L'Automobile

Marche e modelli dalle origini a oggi

Fiat Holsman 4

LA BIBLIOTECA DI REPUBBLICA-L'ESPRESSO

L'Automobile

Marche e modelli dalle origini a oggi

Fiat - Holsman
Volume 4

A cura di Valerio Berruti e Aurelio Magistà

LA BIBLIOTECA DI REPUBBLICA-L'ESPRESSO

L'Automobile
Marche e modelli dalle origini a oggi
Volume 4

A cura di
Valerio Berruti e Aurelio Magistà

Progetto grafico
Theo Nelki

Redazione
Agnese Ananasso, Valentina Bernabei, Roberto Calabrò, Valentina Ferlazzo, Paolo Odinzoff, Marco Scafati

Grafica e impaginazione
Enza Valente
Edoardo Vivadio

Progetto editoriale
Valerio Berruti e Daniele P. M. Pellegrini

Testi
Luca Apollonj Ghetti, Valerio Alias, Nino Balestra, Vincenzo Borgomeo, Maurizio Caldera, Carlo Cavicchi, Leonardo Coen, Paolo Ferrini, Enrico Franceschini, Eva Grippa, Maurizio Maggi, Massimo Nascimbene, Fabio Orecchini, Federico Pagliai, Marco Panara, Stefano Pasini, Francesco Paternò, Daniele P. M. Pellegrini, Federico Pesce, Maurilio Rigo, Pietro Rizzo, Andrea Tarquini, Massimo Tiberi, Salvatore Tropea, Ilaria Zaffino

Auto d'autore
Bernardo Valli

Si ringraziano
Archivio storico Fiat, Archivio storico Ferrari, Archivio storico Maserati, Fondazione Ansaldo, Gruppo Automotive del Cirps (Centro interuniversitario di ricerca per lo sviluppo sostenibile) della Sapienza Università di Roma, Museo Nicolis, Museo storico Alfa Romeo, Registro Autobianchi, gli uffici stampa delle Case italiane ed estere

Un particolare ringraziamento al **Museo Bonfanti-Vimar**

In copertina: Packard Super 8 Custom 180 Convertible Victoria · Foto di Getty Images

Il volume è stato chiuso in redazione il **13 ottobre 2009**

© 2009 Gruppo Editoriale l'Espresso S.p.A.

Gruppo Editoriale l'Espresso S.p.A.
Via Cristoforo Colombo,149 - 00147 Roma

la Repubblica
Direttore responsabile
Ezio Mauro
Reg. Trib. Roma n.16064 del 13/10/1975

L'espresso
Direttore responsabile
Daniela Hamaui
Reg. Trib. Roma n. 4822 del 16/9/1955

Da vendersi esclusivamente in abbinamento al quotidiano la Repubblica e/o al settimanale L'espresso e/o ad altre testate edite dal Gruppo Editoriale L'Espresso S.p.A. e/o da società controllate e/o collegate al Gruppo Editoriale L'Espresso S.p.A.

Tutti i diritti di copyright riservati.
Ogni violazione sarà perseguita a termini di legge.

Stampa e legatura
Elcograf · Via Nazionale, 26
23883 Beverate di Brivio (LC)

Sommario

Guida alla consultazione **6**
Auto d'autore **8**

F

Fiat **10**
Fides 154
Fisher 154
Fisker 155
Flag 155
Florentia 155
Fm 156
Fn 156
Fnm 157
Fod 157
Ford **158**
Fox 224
Framo 224
Franay 225
Françon 225
Franklin 226
Frazer Nash 229
Freia 229
Frisky 230
Frontmobile 230
Fso 231
Fuldamobil 234
Furore 234

G

Gaggenau 237
Galloway 237
G.A.R. 238
Gardner 238
Gas-au-lec 238
Gaz 239
GD 239
Geely 240
General Motors **244**
Georges Irat 258
Germain 258
Giannini 259
Gibbons 261
Gilbern 261
Gillet-Forest 262
Ginetta 263
Gladiator 263
Glas 264
Gläser 267
Glassic 267
Glide 267
GMC 268
G.N. 268
Gobron-Brillié 269
Goliath 269
Gordini 270
Gordon-Keeble 272
Gorham 272
Gräf & Stift 273
Grahame-White 273
Graham Paige 274
Gray 274
Gray-Dort 274
Great Wall 275
Grégoire 278
Grinnall 278
Grout 278
Grummer 279
GTM 279
Gumpert 279
Guyot Speciale 280
G.W.K. 280
Gwynne 280

H

Hafei 282
H.A.G. 282
Hammel 282
Hammonia 283
Hampton 283
Hanomag 284
Hansa 284
Hansa-Lloyd 285
Hartnett 285
Hatfield 285
Hauser 286
Hawk Cars 286
Haynes 286
H.C.S. 287
H.E. 287
Healey 288
Heim 292
Heine Velox 292
Helbé 292
Helvetia 293
Hermes 293
Heron 293
Hillman 294
Hindustan 297
Hino 299
Hispano Suiza 300
Hoffman 305
Holden 306
Holmes 309
Holsman 309

Guida alla consultazione

Le storie dei marchi

La storia, le curiosità e i personaggi di circa 900 marchi automobilistici. Dalla Abadal alla Zwickau, un racconto, in rigoroso ordine alfabetico, dello scenario automobilistico mondiale dalle origini a oggi

1. Nome della Casa costruttrice.
2. Logo o marchio della Casa attualmente in uso.
3. Sede della Casa (città e nazione), anno di nascita e di eventuale chiusura dell'azienda.
4. Firma o sigla del giornalista autore della storia: Luca Apolloni Ghetti (L.A.G.), Valerio Alias (V.A.), Nino Balestra (N.B.), Vincenzo Borgomeo (V.BO.), Maurizio Caldera (M.C.), Carlo Cavicchi (C.C.), Leonardo Coen (L.C.), Paolo Ferrini (P.F.), Enrico Franceschini (E.F.), Eva Grippa (E.G.), Maurizio Maggi (M.M.), Massimo Nascimbene (M.N.), Fabio Orecchini (F.O.), Federico Pagliai (F.P.), Marco Panara (M.P.), Stefano Pasini (S.P.), Francesco Paternò (F.P.), Daniele P. M. Pellegrini (D.P.M.P.), Federico Pesce (F.P.), Maurilio Rigo (M.R.), Pietro Rizzo (P.R.), Andrea Tarquini (A.T.), Massimo Tiberi (M.T.), Salvatore Tropea (S.T.), Ilaria Zaffino (I.Z.). Nel caso di mancanza di firma o sigla, significa che il testo è stato elaborato dalla redazione.
5. Sito internet della Casa, qualora disponibile, e indirizzo della sede principale.
6. Box di approfondimento sulla storia della Casa costruttrice. In questo caso, sono stati individuati cinque temi fondamentali: **il personaggio** (una figura di rilevante importanza per la storia della marca che il più delle volte si identifica con il fondatore, il manager, il pilota ecc.); **la curiosità** (un fatto particolare, una spigolatura che riguarda la marca e che in qualche modo ne ha condizionato la storia); **la strategia** (analizza i metodi di marketing, di produzione oppure una particolare campagna di vendita e di comunicazione che la Casa ha effettuato per il suo marchio o per un modello specifico); **il design** (un particolare approfondimento delle filosofie di stile del modello o l'impronta che ciascun designer ha dato alla marca); **la tecnologia** (viene analizzata un'innovazione tecnologica che spesso appare per la prima volta su un modello oppure che la Casa ha progettato per un'intera linea di modelli e che per la sua importanza è stato adottato da altri costruttori); **la testimonianza** (intervento di un protagonista della storia della Casa scritto per il caso specifico oppure tratto da un libro autobiografico, da una pubblicazione di settore o da un discorso pronunciato in occasione di importanti saloni automobilistici).

222 L'Automobile | Audi · I modelli

A4 7

8 Produzione Dal 1994

9 Carrozzeria Berlina - Station wagon

La prima A4 è essenzialmente la continuazione della classe 80/90. La prima serie del 1994, sigla di progetto B5, è quindi a tutti gli effetti la continuazione della 80, aggiornata secondo l'evoluzione dei motori. Inizialmente la gamma parte dal classico 1600 a due valvole per cilindro e arriva fino ai 6 cilindri a V derivati da quelli della A6, accanto ai classici turbodiesel a quattro cilindri; su questo modello esordiscono i nuovi motori 1800 a cinque valvole per cilindro, che sono per molto tempo un classico dell'intero gruppo, e dal 1998, i nuovi V6 2800 a benzina a 5 valvole per cilindro con 193 Cv e il 2500 turbodiesel con 150 Cv. Un'altra innovazione riguarda la disponibilità della trasmissione automatica Tiptronic, con comando manuale-sequenziale, già utilizzata sulla A6. Nel 2001 viene commercializzata la serie B6 che si caratterizza esteticamente per la carrozzeria che riprende molti elementi stilistici della berlina di classe maggiore, la A6; la gamma comprende la berlina, la station wagon Avant e la cabriolet con carrozzeria a due porte e tetto in tela, con l'opzione delle quattro ruote motrici per tutte le varianti. Novità anche nei motori che, pur restando sostanzialmente gli stessi, subiscono un aumento di potenza: il 1800 turbo a benzina è reso disponibile anche in versione da 180 e poi 190 Cv, il 1900 turbodiesel sale a 130 Cv e il turbodiesel 2500 V6 arriva a 162 e 180 Cv; ulteriori sviluppi riguardano la comparsa della trasmissione automatica Multitronic (a variazione continua) che è disponibile per i modelli a trazione anteriore. La serie B7 viene presentata nel 2005, modificata nella carrozzeria con la definitiva adozione del frontale "single frame" anche in questa categoria; gli aggiornamenti alla meccanica riguardano il continuo aggiornamento dei motori, sia diesel sia a benzina e fra questi ultimi la progressiva disponibilità dei propulsori a iniezione diretta. Una svolta importante nella storia della A4 viene con la serie B8, presentata al salone di Francoforte del 2007 e commercializzata nel 2008; modello con dimensioni maggiori e tecnicamente più sofisticato rispetto alle serie precedenti, con alcuni componenti comuni alla A6 e innovazioni importanti come il sistema di sterzatura automatica Audi Drive Select. La A4 è di fatto anticipata dalla presentazione della A5 che sancisce la separazione delle versioni sportive coupé e cabriolet (da quel momento contraddistinte dal 5) dalle berline e Avant; con questa serie l'Audi introduce per la prima volta la versione Allroad anche sulla A4 Avant.

10 **SCHEDA TECNICA**

DIMENSIONI	
Lunghezza	m 4,480
Larghezza	m 1,730
Altezza	m 1,427
POSTI	5
PORTE	4
PESO	1.245 kg
MOTORE	
Alimentazione	benzina
Cilindrata	1595 cc
Cilindri	4
Potenza	101 Cv
TRAZIONE	anteriore
CAMBIO	5 marce
FRENI	
Anteriore	a disco
Posteriore	a disco
VELOCITÀ MASSIMA	191 km/h
PREZZO	Lire 38.560.000

11 **LA TECNICA**

Il passaggio dalle normative sulle emissioni Euro 4 alle Euro 5 comporta l'abbandono da parte del gruppo Volkswagen dei motori con sistema di iniezione a iniettore pompa in favore del classico sistema common rail. L'Audi A4 è fra le prime ad utilizzare i propulsori evoluti con iniettori piezoelettrici e pressioni di iniezione molto più elevate, anche oltre i 2.000 bar.

1. La nuova Audi A4, sul mercato dal 2008
2. La versione cabrio della A4
3. La seconda serie della berlina tedesca è moderna, non mancano richiami allo stile della Audi 80

12 **LE VERSIONI**

Modello	Produzione
1.8 T	1994 - 2005
1.8 T quattro	1994 - 2005
2.5 TDI Avant	1994 - 2005
2.7 TDI	dal 2008
3.0 TDI	dal 2008

FOCUS
Audi S4 - Avant 13

Secondo la strategia Audi le versioni sportive della A4 si sviluppano su due livelli, S e RS; gli elementi in comune sono la sportività, più "turistica" nelle S, più estrema nelle RS e la trazione integrale. La sigla S4 è in realtà utilizzata per la prima volta per la versione sportiva della berlina 100. Dal 1997 invece diventa appannaggio della gamma A4 con un V6 2700 sovralimentato da 260 Cv adottato sulla versione Avant.

DIMENSIONI	
Lunghezza	m 4,490
Larghezza	m 1,730
Altezza	m 1,400
POSTI	5
PORTE	5
PESO	1.540 kg
MOTORE	
Alimentazione	benzina
Cilindrata	2671 cc
Cilindri	6 a V
Potenza	260 Cv
TRAZIONE	integrale
CAMBIO	6 marce
FRENI	
Anteriore	a disco
Posteriore	a disco
VELOCITÀ MASSIMA	250 km/h
PREZZO	Lire 100.970.000

Le schede dei modelli

Tutti i modelli delle grandi Case automobilistiche italiane e i più importanti di quelle estere, sempre dalle origini a oggi. La storia, le curiosità, le caratteristiche tecniche e le versioni

7. Nome del modello in esame.
8. Anno di **produzione**. La dicitura "Dal 2005" indica che l'auto è ancora in produzione al momento della messa in stampa dell'opera. Se appare "1935 -1936" si intende il periodo di produzione del modello in esame (dal - al).
9.Tipo di **carrozzeria**: berlina, berlinetta, cabriolet, coupé, coupé-cabrio, crossover, fuoristrada, giardiniera, landaulet, limousine, monovolume, multispazio, phaeton, roadster, runabout, spider, station wagon, Suv, targa, torpedo, van.
10. Scheda Tecnica della prima versione del modello. Accanto alla dicitura Scheda Tecnica, quando i dati non si riferiscono al primo modello viene indicata la data (tra parentesi) oppure la versione. In assenza di altre diciture si intende il primo modello prodotto. **Le dimensioni:** lunghezza, larghezza e altezza sono indicate in metri (m) e sono calcolate "fuori tutto" ovvero dal punto d'inizio al punto di fine. Non sono indicati interasse e passo. **Posti:** indica il numero di posti per il quale la vettura è stata omologata. **Porte:** identifica il numero di porte; 2 per coupé, cabriolet e spider; 4 per le berline a 3 volumi e 5 porte per le berline a 2 volumi, per le station wagon e per i Suv. **Peso:** viene indicata la massa del veicolo in chilogrammi (kg). Nella sezione **Motore**, la voce **Alimentazione** indica il tipo di carburante utilizzato: benzina, gasolio, Gpl, metano, bifuel. **Cilindrata:** la potenza del motore espressa in centimetri cubi (cc). Nelle auto ibride la potenza del motore elettrico viene espressa in kW. La voce **Cilindri** segnala il numero di cilindri. Con il solo numero si intende cilindri in linea; nel caso della disposizione a V viene indicato 6 o 8 a V). **Potenza:** viene espressa in cavalli. La voce **Trazione** indica il tipo di trasmissione: anteriore, posteriore, integrale 4x4. **Cambio** indica il numero delle marce se il cambio è manuale (a 6 marce) o automatico nel quale sono compresi vari tipi di cambi). Nella sezione **Freni**, viene specificato il sistema frenante se a disco o a tamburo diviso per asse anteriore o posteriore. Nella **Velocità massima** viene indicata quella dichiarata dalla Casa espressa in chilometri orari (km/h). La voce **Prezzo** si riferisce al prezzo di lancio del modello. **Nd**: non disponibile.
11. Nel box **La tecnica** viene illustrata la particolare innovazione tecnologica inserita con il modello in una delle sue versioni o un approfondimento di un aspetto tecnico della vettura.
12. Nel box **Le versioni** vengono segnalate le principali serie o generazioni del modello con il relativo periodo di produzione.
13. Nel box **Focus** si approfondisce una particolare versione del modello corredata da una scheda tecnica analoga a quella principale. Il box Focus può essere utilizzato anche per approfondire una situazione storica nella quale il modello si è trovato (avvenimenti particolari e/o cinematografici) o per presentare personaggi significativi che hanno partecipato alla produzione e progettazione della vettura oppure a rendere significativo il modello in esame.

Auto d'autore

Bernardo Valli

Quei sorpassi spericolati con la Lancia Ardea sull'Autostrada del Sole appena inaugurata

La mia Lancia Ardea aveva dieci anni, forse qualcuno di più, quando imboccai l'Autostrada del Sole, della quale non era neppure stato inaugurato il primo tratto, il Milano-Parma. Erano gli ultimi giorni di novembre del 1958 e gli operai stavano dando gli ultimi ritocchi nell'attesa della cerimonia ufficiale d'apertura di quel tronco di un centinaio di chilometri, tutti in pianura, ma con un ponte ambizioso, quello sul Po, a ridosso di Piacenza. Ero abituato alla via Emilia, diventata un incubo con le moltiplicazione delle automobili, dovuta al miracolo economico che stava trasformando l'Italia rurale del dopoguerra in un paese industrializzato. Su quella antica strada consolare si avanzava a singhiozzo. Ogni sorpasso era una spericolata avventura che poteva costare la vita. E poi c' erano i ricordi degli inverni di guerra, con i convogli militari tedeschi e i mitragliamenti dei caccia inglesi. Ricordi che per me risalivano all'adolescenza: a quando mio padre portava la famiglia con la Fiat (6 cilindri 1500) da Parma sulle rive del Po, per trascorrere Natale con i nonni piacentini. Ricordi ancora vivi quando imboccai più di dieci anni dopo l'ampia striscia d'asfalto, piatta e liscia, sulla quale si smarriva facilmente la misura della velocità.

Anche perché sulla mia Lancia Ardea il contachilometri era paralizzato, più a causa di una colpevole incuria che della matura età della vettura. Era un mondo nuovo. Schiacciavo l'acceleratore e la macchina avanzava nel vuoto, senza l'ombra di un ostacolo. Con l'eccezione di qualche veicolo addetto ai lavori non c'era alcun traffico. Munito di una speciale autorizzazione (firmata da uno stretto collaboratore dell'ingegnere Fedele Cova, cui era affidata la costruzione dell' Autostrada A 1, detta del Sole) potevo scorazzare a piacere sulle corsie a senso unico, disegnate sul modello classico della superhighway americana.

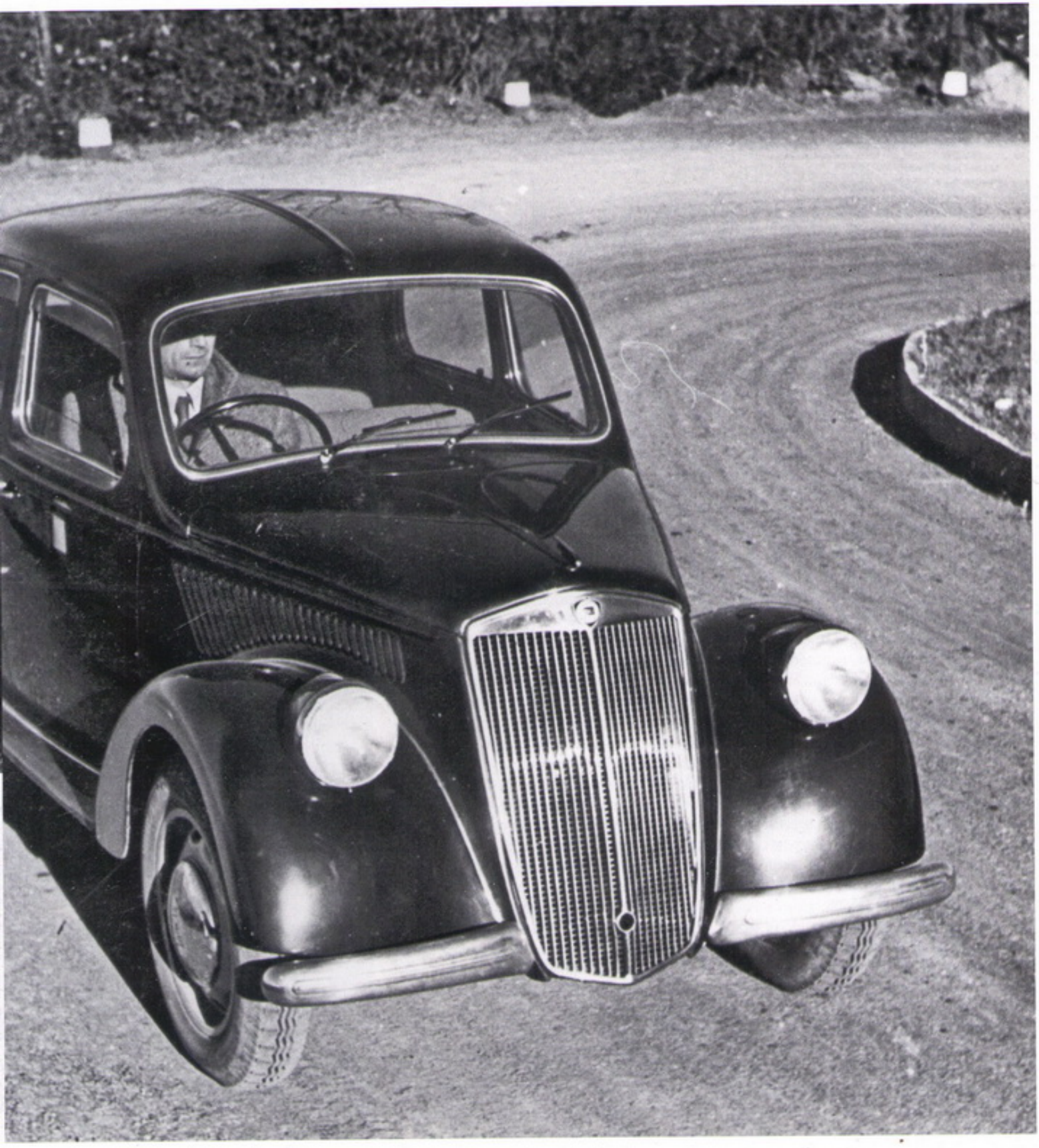
Nell'autunno di due anni prima, un paio di banche (l' italiana Mediobanca e l'americana Lehmann Brothers) avevano organizzato una visita negli Stati Uniti dei dirigenti della Società Autostrade, tra i quali l'ingegner Cova, affinché studiassero la rete autostradale di quel Paese. Prima ancora che finisse la guerra, nel 1944, gli americani avevano promosso un'ambiziosa costruzione di autostrade. In una decina d'anni ne avevano realizzato quattordici mila chilometri, declassando le ferrovie e favorendo le linee di autobus economici, i Greyhound (i Levrieri), che percorrevano in lungo e in largo gli Stati Uniti, provocando forti sconvolgimenti sociali. Subito raccontati sugli schermi di Hollywood. È difficile non ricordare Marilyn Monroe in *Fermata d'autobus*. Ed è impossibile non citare Jack Kerouac, promotore della cultura on the road. La quale nasce, se non sbaglio, nel '57.

Certo, avevano ben altro in testa i tecnici italiani visitando le autostrade a pagamento, chiamate turn-pikes, nel New Jersey e in Pennsylvania. Cinema e letteratura erano in quell'occasione totalmente estranei ai loro interessi. Durante il soggiorno americano studiarono le lunghe arterie stradali a quattro o a sei corsie, tutte recintate, disegnate lontano dai centri abitati e dotate, all'interno, di tutti i servizi necessari: pompe di benzina, officine, telefoni, toilette, punti di ristoro, rivendite di tabacchi e giornali, motel. Insomma il mondo della *Lolita* di Nabokov. E ancora gli svincoli a quadrifoglio: il complesso sistema grazie al quale ci possono essere incroci tra due arterie, senza che le automobili interferiscano con quelle che marciano in senso opposto. Nelle autostrade esistenti in Italia non c'era nulla del genere.

Quel che i nostri ingegneri avevano imparato negli Stati Uniti era adesso realizzato in quel tronco Milano-Parma che percorrevo da solo, in anteprima, con la mia cara sgangherata Ardea. La quale poteva raggiungere i 90 chilometri all'ora. Una velocità ridicola su quell'autostrada che sembrava una pista di involo per aerei (a quei tempi non ancora a reazione sulle linee civili). Io schiacciai dunque l'acceleratore senza pietà, e mi guardai bene dal rallentare quando entrai in un banco di nebbia alle porte di Fidenza.

Ed è là, quasi alle porte di Parma, che l'Ardea morì. Emise l'ultimo respiro come un cavallo di razza lanciato in un galoppo sfrenato da un fantino esaltato. Il suo motore cedette proprio come il cuore di un puro sangue costretto a uno sforzo superiore alle sue possibilità.

La Lancia Ardea viene presentata nel 1939. La berlina della Casa torinese resta in produzione fino al 1953



Fiat

Torino, Italia 1899

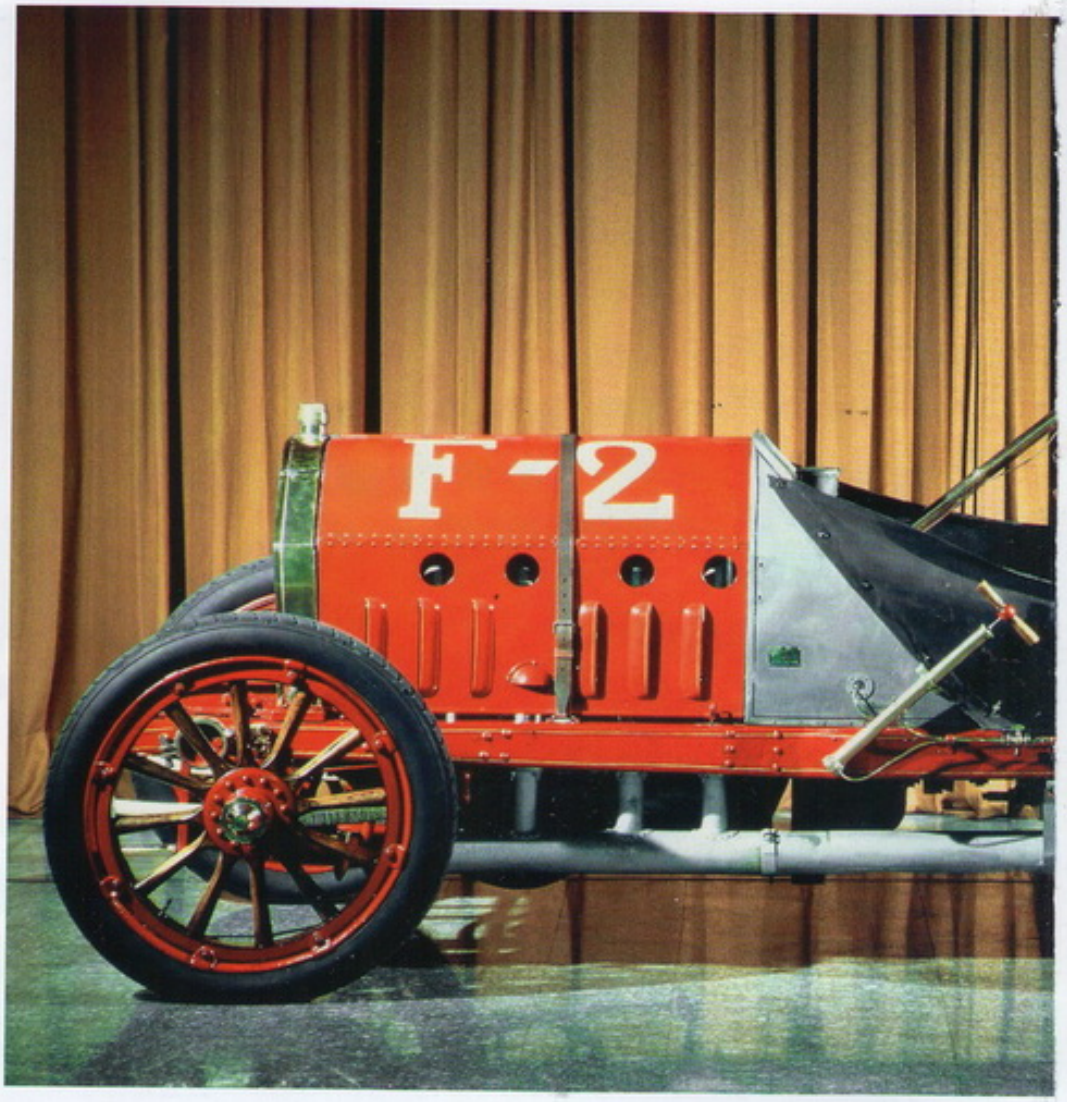
La nuova Fiat 500, presentata nel 2007, 50 anni dopo il primo modello di cui riprende il design

Giovanni Agnelli, fondatore della Fiat e capostipite di una delle più famose dinastie imprenditoriali, entra quasi per caso nella storia italiana e mondiale dell'automobile. Sicuramente lo fa con una cautela tutta piemontese che però non va mai a scapito della determinazione, un passo dopo l'altro, attento a sfruttare tutte le opportunità e al momento giusto essere pronto a prendere in mano il bastone di comando, partecipando da subito al sodalizio che Lorenzo Delleani, paesaggista biellese prestato per l'occasione alla pittura storico-documentaria, fissa sulla tela di un famoso dipinto celebrativo. Cogliendo l'immagine di alcuni signori, il portamento e il look sabaudo-umbertini, nel momento della firma dell'atto costitutivo della Fiat.

Attorno a quel tavolo, che si suppone possa essere quello di un ufficio notarile, e in divisa militare, avrebbero potuto essere i protagonisti di un trattato di pace sui campi di Cherasco. E invece quella ufficialità tardo-risorgimentale trasmette l'incipit di un'avventura industriale destinata a incrociare e confondersi con la storia di una città e sintetizzata nell'acronimo che dopo più di un secolo recita ancora Fabbrica Italiana Automobili Torino. Fuori da questa oleografia l'origine della Fiat porta invece al Caffè Burello. Non c'è più da tempo, cancellato in una delle tante mutazioni della città. Situato nei pressi della stazione di Porta Nuova, in quella che è la recente austerità umbertina non ancora contaminata dalla geometricità piacentiniana del Ventennio; sul finire dell'Ottocento, questo caffè è un curioso crocevia attraverso il quale di giorno transita un'umanità fatta di viaggiatori di commercio, piccoli professionisti, proprietari terrieri di provincia, costruttori di carrozze, studenti benestanti e qualche ufficiale di cavalleria in libera uscita. Verso sera tra i suoi frequentatori prende però il sopravvento una singolare rappresentanza di quella borghesia imprenditoriale che si va formando nella ex capitale. Ai tavoli in marmo del Burello Giovanni Agnelli, Roberto Biscaretti di Ruffia, Emanuele Cacherano di Bricherasio, Michele Lanza si ritrovano per parlare di quelle strane carrozze a motore che circolano già nella vicina Francia e in America. L'argomento affascina questi signori. E c'è qualcosa di più della pur comprensibile curiosità. Aspetti agonistici ed economici, seppure in modo ancora incerto e confuso, segnalano all'orizzonte la nascente industria dell'automobile come una promessa. Il secolo del Risorgimento, che a Torino dà tanto e da Torino altrettanto prende, si sta congedando con lampi di novità che anticipano il Futurismo marinettiano.

Il 22 gennaio 1899 la città assiste a una sfilata di automobili alla quale partecipano Biscaretti di Ruffia, Lanza, Cesare Goria Gatti, Giovanni Ceirano, Luigi Damevino, Luigi Storero. Si respira l'aria di una svolta che lascia il segno, alimentata da una gran voglia di archiviare definitivamente la delusione per la perdita del rango di capitale. Il Genoa da poco vince, in Piazza d'Armi, il primo campionato italiano di calcio a quattro squadre e per l'inaugurazione dell'Esposizione Internazionale che commemora i cinquant'anni dello Statuto, il cielo di Torino è solcato da un aerostato.

Fiat



La Fiat 130 HP Grand Prix del 1907. Questa vettura da corsa diventa una Fiat storica grazie alla sua vittoria al Grand Prix dell'Automobile Club di Francia sul circuito di Dieppe nel 1907

La misericordia salesiana e il socialismo umanitario o socialismo del cuore, le sartine di Camasio e Oxilia e la nascente classe operaia dei borghi convivono nella mutazione di una città non più rancorosa e accigliata col sovrano che sceglie Roma, ma proiettata verso la sua nuova connotazione industriale. È in atto un processo di razionalizzazione tecnico-produttiva che gradualmente trasforma le attività artigianali e industriali esistenti all'indomani dell'unità d'Italia in qualcosa di più moderno. Torino si è lasciata alle spalle la crisi che nella prima metà degli anni Ottanta produce licenziamenti di massa nel settore privato e in quello pubblico.

LO SCENARIO DI TORINO

Quando mancano tre anni alla fine del diciannovesimo secolo, ha 350mila abitanti che tendono ad aumentare dopo la flessione demografica seguita alla perdita del ruolo di capitale. È una Torino che si reinventa ma non dal nulla. Negli ultimi quarant'anni, ovvero tra l'unità d'Italia e la fine del secolo, gli occupati nel settore tessile sono cresciuti del 70 per cento, del 24 quelli dell'abbigliamento e i metalmeccanici sono più che raddoppiati, mentre l'edilizia si è sviluppata sull'onda di un'espansione della città incoraggiata dallo sviluppo economico.
La struttura del tessuto socio-economico è ancora rappresentata prevalentemente da artigiani e piccoli imprenditori. Ma in questa trama si possono già individuare i fili di storie industriali che si sviluppano nel corso dell'ormai incombente secolo breve.
Ci sono le Officine Savigliano che producono materiale ferroviario e carpenteria pesante, che sono nate nel 1880 in concomitanza con l'inaugurazione della linea a vapore Torino-San Mauro. Sotto la Collina e a pochi metri dalla riva destra del Po, la G.B Diatto produce carrozze e carri ferroviari metallici. I fratelli Tedeschi, da un ramo dei quali discende madame Carla first lady di Francia con la presidenza Sarkozy, producono cavi elettrici e gettano già le basi di quella che è la futura Ceat.
Nelle valli prealpine torinesi l'industria tessile inglese e svizzera trova casa dando casa a dinastie industriali che sopravvivono a lungo nel Novecento. Nei pressi di Torino ci sono i Mazzonis, Wild e Abegg si sono impiantati in Valle di Susa, i Leuman scelgono una borgata di Collegno che prende il loro nome. Piccole industrie chimiche e alimentari completano un tessuto imprenditoriale che nel momento in cui si affaccia alla grande avventura dell'automobile ha in qualche misura superato la fase pionieristica.
Ma è il fascino dell'automobile a imporsi con forza alla vigilia del Novecento e non soltanto nella cerchia ristretta dei signori che ne parlano con insistenza e determinazione ai tavoli del Caffè Burello.
I primi ad accarezzare l'idea di mettere in piedi una fabbrica capace di produrre le carrozze a motore, che ci sono già in Francia, sono Roberto Biscaretti di Ruffia e Emanuele Cacherano di Bricherasio. Esponenti della nobiltà torinesi, essi sono in grado di reperire anche i capitali per l'impresa all'interno dei loro casati e anche fuori da questi. Proprietario di una fabbrica di stearina, Michele Lanza, sin da quando nel 1984 torna dalla Francia, insegue il sogno di realizzare a Torino una di quelle rombanti vetture che vede competere nella prima Parigi-Rouen. Giovanni Battista Ceirano lascia le certezze della bottega paterna di oreficeria per dedicarsi alla costruzione di biciclette. E tanto gli basta per entrare in contatto con il conte Bricherasio e con un altro dei pionieri, Cesare Goria Gatti figlio di un prefetto di Torino e appassionato dalle quattro ruote.

La curiosità *Mussolini a Mirafiori*

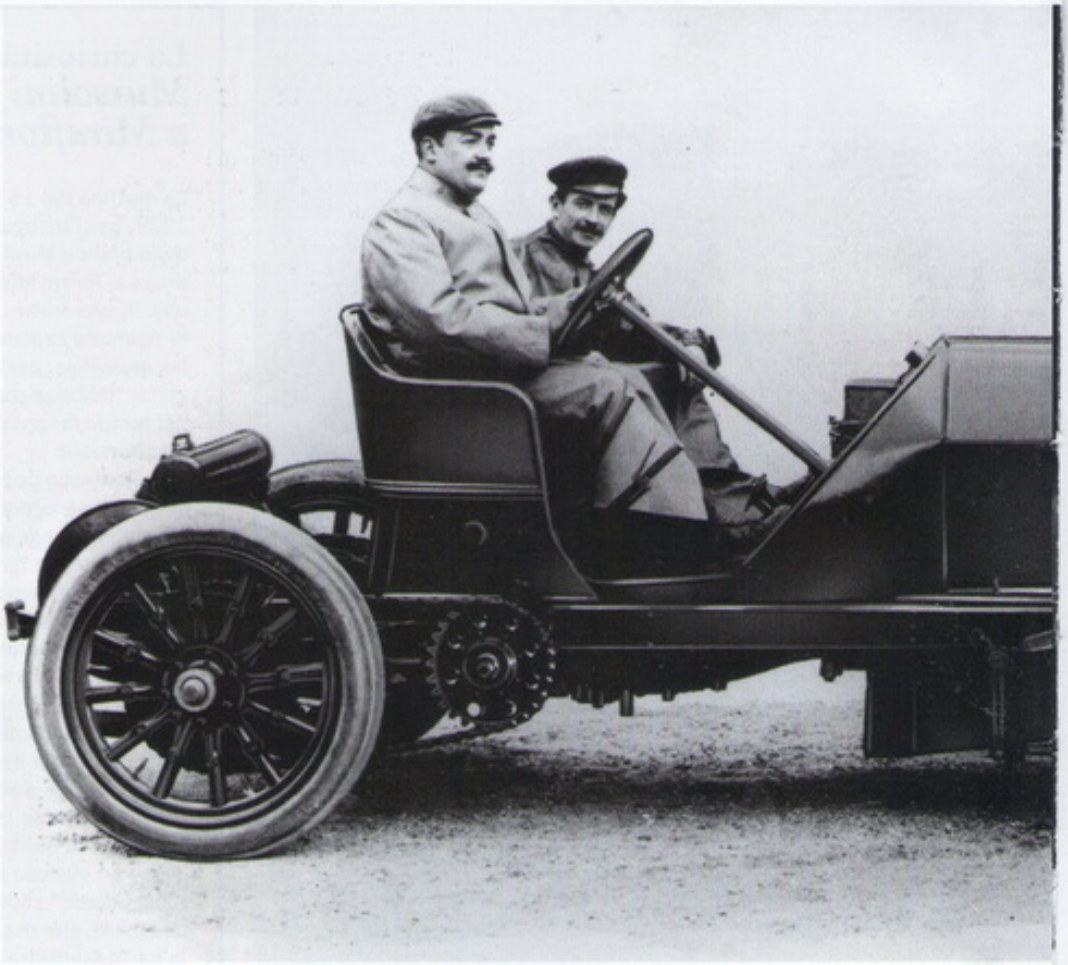
La mattina del 15 maggio 1939, per l'inaugurazione della grande Mirafiori, arriva a Torino Mussolini che, in una sorta di ricercata *captatio benevolentiae*, parla già di "fabbrica perfetta del tempo fascista". Lo attendono un gigantesco podio, fregi con aquile e fasci, gli operai ai quali il senatore fa pervenire un suo messaggio: Mussolini giunge a Mirafiori con un paio d'ore di ritardo e, come se non bastasse, lo fa a bordo di un'Alfa Romeo. E la cosa non piace al senatore che, di suo, è già di pessimo umore per essere costretto a indossare la camicia nera e l'uniforme d'orbace davanti ai suoi lavoratori. Dal palco il cavalier Benito si rivolge alla massa che affolla la pista di Mirafiori, esordendo con un "Camerati operai" accolto dagli applausi soltanto delle autorità di regime e dalle prime file. Poi prova a insistere sulla corda operaista chiedendo, come usa fare a effetto, se ricordano i capisaldi della politica del regime verso la classe lavoratrice da lui indicati nel discorso del 1934 a Milano. Si aspetta un'ovazione e invece segue un silenzio imbarazzante. "Se non lo ricordate rileggetevelo" sbotta e fa per andarsene senza neppure un saluto, che rivolge visibilmente contrariato dopo che Storace lo ha quasi costretto a farlo. Si racconta che quella sera, in una stanza dell'Hotel Europe, i collaboratori sentono sua eccellenza Benito Mussolini esclamare con disprezzo "Torino, città porca". *(Nella foto Benito Mussolini a Mirafiori)*

Aristide Faccioli è un ingegnere bolognese che si è già messo in luce progettando una piccola vettura, sollecitato e assitito finanziariamente dal conte Bricherasio e da Goria Gatti, nonché dal banchiere Pietro Fenoglio e da Luigi Ceirano. Ma la comitiva è destinata ad allargarsi tanto rapidamente e altrettando rapidamente si ridimensiona in seguito.

L'ERA DEL SENATORE AGNELLI

Scrive lo storico Valerio Castronovo con riferimento alla strategia adottata da Cacherano e Biscaretti di Ruffia per coinvolgere i rappresentanti dell'aristocrazia che vive di rendita e con pochi interessi ma attenta alle mode della borghesia professionale e finanziaria e pronta a rischiare: "In effetti, lo stuolo di coloro che rispondono via via al loro appello non avrebbe potuto essere più rappresentativo di queste due categorie. Annovera infatti alcuni nobili di antico lignaggio, dal marchese Alfonso Ferrero di Ventimiglia al conte Emilio Renaud di Faliçon, un *gros bonnet* della finanza come Michele Ceriana Mayneri, un noto agente di cambio, Luigi Damevino, un avvocato e uomo d'affari come Ludovico Scarfiotti, unitamente a vari altri rentier e professionisti. Ha detto di sì anche Goria Gatti, che di tutti gli interpellati è quello che più s'intende di motori avendo pilotato alcune macchine in un paio di manifestazioni sportive: ciò che gli è valsa la nomina a vicepresidente dell'Automobile Club d'Italia".
Nato a Villar Perosa, piccolo comune della Val Chisone, a una sessantina di chilometri da Torino e a una ventina da Pinerolo, Giovanni Agnelli ha 33 anni quando entra a far parte del gruppo. Partecipa ma non si segnala per essere tra i più entusiasti sostenitori dell'impresa. Sopperisce alla mancanza di blasone con un rispettabile reddito che gli deriva dal padre e dal nonno. Completa gli studi classici, ha alle spalle una breve carriera militare fino ai gradi di tenente di cavalleria, è sposato da dieci anni Clara Boselli. La sua posizione nella comitiva del Caffè Burello è quasi defilata se non fosse che essa trova la spiegazione nel carattere dell'uomo di campagna le cui origini di proprietario terriero e commerciante di prodotti agricoli sensibile alle novità, fanno di lui un uomo curioso anche se attento nell'affrontarle. Fuori dalla sua Villar Perosa e in una Torino che cambia pelle si fa contagiare dalla febbre delle invenzioni, facendosi coinvolgere, quasi per gioco, nell'impresa impossibile di creare una macchina capace di fornire il "moto perpetuo". Quanto accade il primo luglio del 1899 è

Fiat



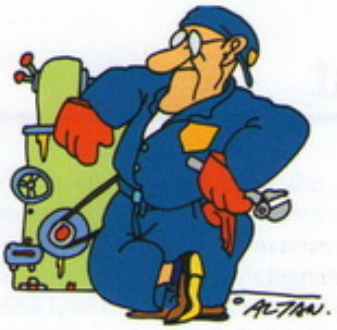
La Fiat 110 HP Gordon Bennett Corsa del 1905. L'auto è in grado di raggiungere i 160 chilometri orari

tutt'altro che uno scherzo.
Mancano esattamente quattro anni alla nascita della Ford a Dearborn sulle rive del Lago Michigan quando sulle rive del Po, in un salone del palazzo di famiglia, il conte di Bricherasio riunisce gli otto amici che danno vita alla Fiat: Goria Gatti, Biscaretti di Ruffia, Ceriana, Racca, Damevino, Scarfiotti e Ferrero e Giovanni Agnelli che prende il posto di Michele Lanza.
In quest'atto li ritrae Delleani: al centro il padrone di casa conte di Bricherasio e attorno gli altri con Agnelli in seconda fila. L'11 luglio c'è l'ufficializzazione dell'atto con la costituzione di una società i cui soci sono chiamati a sottoscrivere un capitale di 800mila lire. Una cifra che però è raggiunta grazie alla sottoscrizione del 66 per cento di inoptato da parte del Banco Sconto e Sete della famiglia Ceriana Mayneri un cui rampollo Michele è nel gruppo dei fondatori.

LE CARROZZE COL MOTORE

All'ex ufficiale del Savoia Cavalleria arrivato da Villar Perosa viene affidato il ruolo di segretario del consiglio di amministrazione alla cui presidenza su proposta di Biscaretti approda Scarfiotti, con un disappunto del conte Emanuele che sopravvive alla sua morte improvvisa e prematura nel 1904. I primi anni sono caratterizzati da dissensi di carattere finanziario e tecnici e sono gli anni in cui Agnelli dalla sua posizione di secondo piano emerge progressivamente, imponendosi sui timori degli altri soci alcuni dei quali alla spicciolata abbandonano l'impresa. La nave della Società italiana per la costruzione e il commercio delle automobili-Torino, subito ribattezzata Fiat, sono turbolenti e più volte la grande avventura rischia il naufragio. In queste difficoltà si muove Agnelli con disinvoltura e con una discreta dose di spregiudicatezza. Fino ad assumere il comando della società.
Il primo manifesto pubblicitario della società, firmato da Giovanni Battista Carpaneto, mostra una coppia, abbigliamento Belle Époque, sulla Fiat 3 ½ HP del 1899. La vettura è un'utilitaria con un motore di 679 cc capace di raggiungere i 35 chilometri orari: progetto dell'ingegnere Aristide Faccioli che ha lavorato per la Ceirano, azienda assorbita dalla Fiat. In realtà per quasi tutto il primo decennio del Novecento l'automobile è una sorta di assemblaggio di motori e parti meccaniche prodotte dalle Case automobilistiche montati su carrozzerie fornite dai maestri carrozzieri ex carradori. In quegli anni l'automobile ricorda ancora molto da vicino una carrozza, salvo la presenza del motore che si cerca di camuffare in qualche modo. Dopo l'esordio arriva la 8 HP del 1901 col motore anteriore ed è l'ultima vettura progettata da Faccioli. Gli succede Giovanni Enrico: sua è la 12 HP che viene prodotta in oltre cento esemplari alcuni dei quali destinati all'esportazione.
L'amministratore delegato Giovanni Agnelli non fatica a mettere in campo le sue doti di organizzatore capace di sopperire al suo deficit in materia tecnologica con uomini da lui scelti, mentre in fatto di intuizioni imprenditoriali è in grado di fare da solo e, se necessario, ricorrendo alle amicizie politiche.
Passando dopo i primi modelli alle vetture di classe media 18/24 e 20/30 HP, la Fiat conosce una crescita più che rispettabile per essere ai suoi primi anni di vita. Le 135 automobili sfornate nel 1906 dalle officine di Corso Dante, diventano tre anni più tardi 1.150, un quinto delle quali destinato al mercato inglese. Intanto il cavaliere Agnelli – è insignito da Giovanni Giolitti nel 1907 del cavalierato – incrementa il pacchetto di azioni in suo possesso. Alcuni soci abbandonano l'impresa mentre la Fiat continua a fagocitare le piccole aziende che nei primi anni del secolo affollano il *milieux* automobilistico torinese e che non riescono a fare il salto dal livello artigianale a quello industriale.
Nell'agosto del 1908, dopo una sospetta impennata dei titoli azionari della società seguita da un altrettanto sospetto tracollo, Agnelli e il consiglio di amministrazione sono co-

La strategia
La nascita di Cipputi



Ha poco più di vent'anni la Fiat che si prepara a fare la scommessa della produzione di massa. O come si dice a Torino, il salto dalla boita alla fabbrica. è il 1922 e la scelta di Agnelli coincide anche con il trasferimento della produzione dalle originarie officine di Corso Dante a quello che è il primo vero grande impianto della Fiat ovvero il Lingotto. La Prima guerra mondiale è finita da tempo e la scia di tensioni politiche e sociali che ad essa si sono accompagnate in parte si è dissolta benché sia ormai incombente il regime fascista. è questa la prima vera mutazione della Fiat che da fabbrica dei mestieri si trasforma in azienda moderna influenzata dal lavoro in linea mutuato dal taylorismo fordiano già in atto in America. L'idea è che il prodotto automobile non sia destinato a restare prigioniero in un mercato fatto di piccoli numeri ma debba conoscere una costante espansione. La Fiat la cavalca con successo. L'operaio generico, il Cipputi di Altan, che in seguito è inquadrato in livelli salariali che tengono conto delle mansioni, è figlio di questa trasformazione. E con gli anni diventa l'archetipo antropologico di una categoria sociale che ha un posto non secondario nella storia dell'industria e della società italiana *(Nella foto, una delle vignette di Cipputi firmate da Altan).*

stretti a rassegnare le dimissioni in seguito all'esplosione di uno scandalo e all'avvio di un'inchiesta. Le accuse sono: illecita coalizione, aggiotaggio e alterazione di bilanci. Il processo si protrae fino al 1913 quando il cavalier Agnelli è già da quattro nuovamente al comando della Fiat. Sull'esito del processo è decisiva una perizia a favore del consiglio di amministrazione di Vittorio Valletta allora direttore di una scuola commerciale. Da quel momento, ovvero da quella perizia si dice modificata rispetto a una versione iniziale esattamente opposta, il Professore lega i suoi destini a quelli della Fiat di cui diventa presidente dopo la morte del fondatore.

Nel 1913 dalle officine di Corso Dante esce la Fiat Tipo Zero che associa due caratteristiche che si rivelano fondamentali nel futuro dell'azienda: la produzione di serie e la vettura popolare. L'obiettivo è quello di contenere i prezzi e ampliare il mercato. Nel 1915 i dipendenti dell'azienda sono 10mila e, mentre la produzione viene convertita alla domanda bellica da una Fiat interventista, Agnelli comincia già a pensare a una nuova grande fabbrica che sorgerà al Lingotto. La produzione a scopi militare e l'abilità di Agnelli nel muoversi anche nei meandri della politica facilitano questa crescita in un Paese e in una città che cominciano a misurarsi con i primi conflitti sociali. In cifre il balzo della Fiat si può tradurre in un'azienda che negli anni della Grande guerra conta 40mila dipendenti ed è in grado di produrre 70mila veicoli l'anno di cui 63mila di tipo militare.

DA OFFICINA A IMPRESA

Un'azienda che, inoltre, è attiva anche nel campo della produzione di armi e in quello della giovane aeronautica.

Nel 1920 un'ondata di scioperi scuote Torino: gli operai occupano la Fiat, la Nebiolo, la Lancia, la Dubosc. E ancora Diatto, Westinghouse, Itala, Garavini, Moncenisio, Ansaldo sono coinvolte da questa protesta di massa. In pochi giorni duecento aziende finiscono sotto il controllo dei lavoratori e dei sindacati. Ma poi Giolitti mette fine alla breve stagione della rivoluzione riunendo all'Hotel Boulogne di Torino, imprenditori e sindacati e tirando fuori dal cilindro un accordo sulla presentazione di una legge sindacale. Scrive lo storico Angelo Tasca: "Gli imprenditori hanno ricevuto la scossa di colui che è stato rappresentato dalla morte e che, tornando alla vita, si sente un uomo nuovo...hanno sentito l'occupazione come una macchia sui loro blasoni. Le officine restano abitate da spiriti maligni che bisogna esorcizzare".

In realtà le officine diventano altro. La Fiat assume dimensioni di grande impresa conquistando il terzo posto nella graduatoria nazionale. La testimonianza di questa trasformazione è il modello 501 del 1919, una vettura fortemente innovativa nella linea e nella meccanica: disegnata dal suo reparto carrozzeria è una berlina a due porte, torpedo e spider. Fino al 1926 se ne producono 45 mila esemplari. Nello stesso anno viene presentata la 505 sorella maggiore per dimensioni e potenza del motore della 501.

Col trasferimento nel nuovo impianto del Lingotto, progettato dall'ingegnere Giacomo Mattè-Trucco e inaugurato nel 1923, due anni dopo la nascita di Gianni Agnelli, la Fiat fa un salto che non è soltanto un fatto di dimensioni. Quando Piero Gobetti la visita nel 1923 trova una fabbrica nuova, profondamente mutata rispetto agli anni della guerra in cui si avverte già l'impronta americana caratterizzata dall'organizzazione tayloristica del lavoro.

Nella primavera del 1925 la Fiat presenta la 509 in quattro versioni di carrozzeria. Si tratta di una vettura media equipaggiata da un motore a quattro cilindri. Un anno dopo è la

Fiat

vettura più venduta in Italia. è anche l'automobile con la quale la Fiat introduce per la prima volta la vendita a rate o come si dice allora "a credito". C'è in questa vettura qualcosa che anticipa la 508 Balilla del 1932. Come scrive Riccardo P. Felicioli, con questo modello "Fiat sta operando decisamente per un allargamento del mercato italiano e non è un caso che, proprio l'uscita della 509, la prima piccola grande automobile popolare prodotta dalla Casa, coincida con l'inizio dell'attività della Sava, che deve occuparsi dei finanziamenti delle vendite rateali".

LE CORBUSIER E LA BALILLA

Della 509 viene costruita anche una versione sportiva, torpedo "bateau". Nei sei anni che seguono sull'onda della fortunata 509 vengono sfornati dieci modelli che stanno nei canoni di questa vettura rispettando una numerazione progressiva, ma con diverse varianti, dalla limousine al landau, fino alla versione sportiva. La Balilla, la Topolino e Mirafiori sono la migliore sintesi degli anni Trenta della Fiat. La 508 Balilla del 1932, disegnata in casa, non sembra discostarsi dalle linee tradizionali Fiat. La novità sta soprattutto nel tentativo di compiere un altro passo importante verso una motorizzazione del Paese, che senza avere la pretesa di essere ancora di massa non sia più di élite. In un bozzetto pubblicitario del 1932 viene presentata come una vettura destinata a giovani uomini di affari emergenti.

Nel 1935 la produzione annua di questo modello è di 25 mila esemplari, più quelli che su licenza vengono prodotti in Francia, Germania, Polonia e Cecoslovacchia.

Una foto del 1933 mostra l'architetto Le Corbusier al volante di una 506 Balilla Coppa d'Oro. È questa un'elegante variazione sportiva della celebre vettura Fiat che ha anche una versione aerodinamica con il coupé Mille Miglia.

Tra la Balilla e la Topolino s'inserisce la Fiat 1500 la cui carrozzeria completamente nuova viene realizzata da Rodolfo Schaeffer con la consulenza di Mario Revelli di Baumont. L'obiettivo è maggiore aerodinamicità e, curiosamente, già allora si parla anche di minore consumo. Le sue linee, ovoidali, anticipano in grande quelle della Topolino e della futura 1100. Con diversi ritocchi sopravvive alla Seconda guerra mondiale e viene prodotta fino al 1950, resta famosa per avere riportato la Fiat nella produzione di fascia alta della gamma anche grazie all'influenza che arriva da Oltreoceano dove Chrysler e GM si muovono sul terreno dell'aerodinamicità.

La Topolino è l'auto con la quale la Fiat si iscrive al primo posto nell'albo dei costruttori mondiali di vetture di piccole dimensioni. Le ragioni non sono esattamente le stesse che sono alla base del remake di settantadue anni dopo. Ma valgono lo stesso a qualificare l'azienda torinese come la prima determinata a battere con successo la strada delle utilitarie.

IL PAPÀ DELLA TOPOLINO

Con la Topolino, per dire la vettura più piccola e più economica mai prodotta, che viene lanciata il 15 giugno 1936, inizia in Fiat l'era Giacosa. In realtà tutto è cominciato nel 1932 quando il direttore dell'ufficio motori Avio della Fiat, ingegnere Antonio Fessia, convoca Dante Giacosa per dirgli che il senatore Agnelli vuole una vettura che possa essere venduta al prezzo di 5 mila lire. Quattro anni dopo la Topolino è pronta per essere messa in commercio: tutto come da richiesta del numero uno della Fiat, salvo il prezzo che è di 8.900 lire. La direzione commerciale decide di chiamarla 599 ma per tutti e per molti anni è la Topolino: la più piccola vettura del mondo, 569 cc di cilindrata, velocità massima 65 chi-

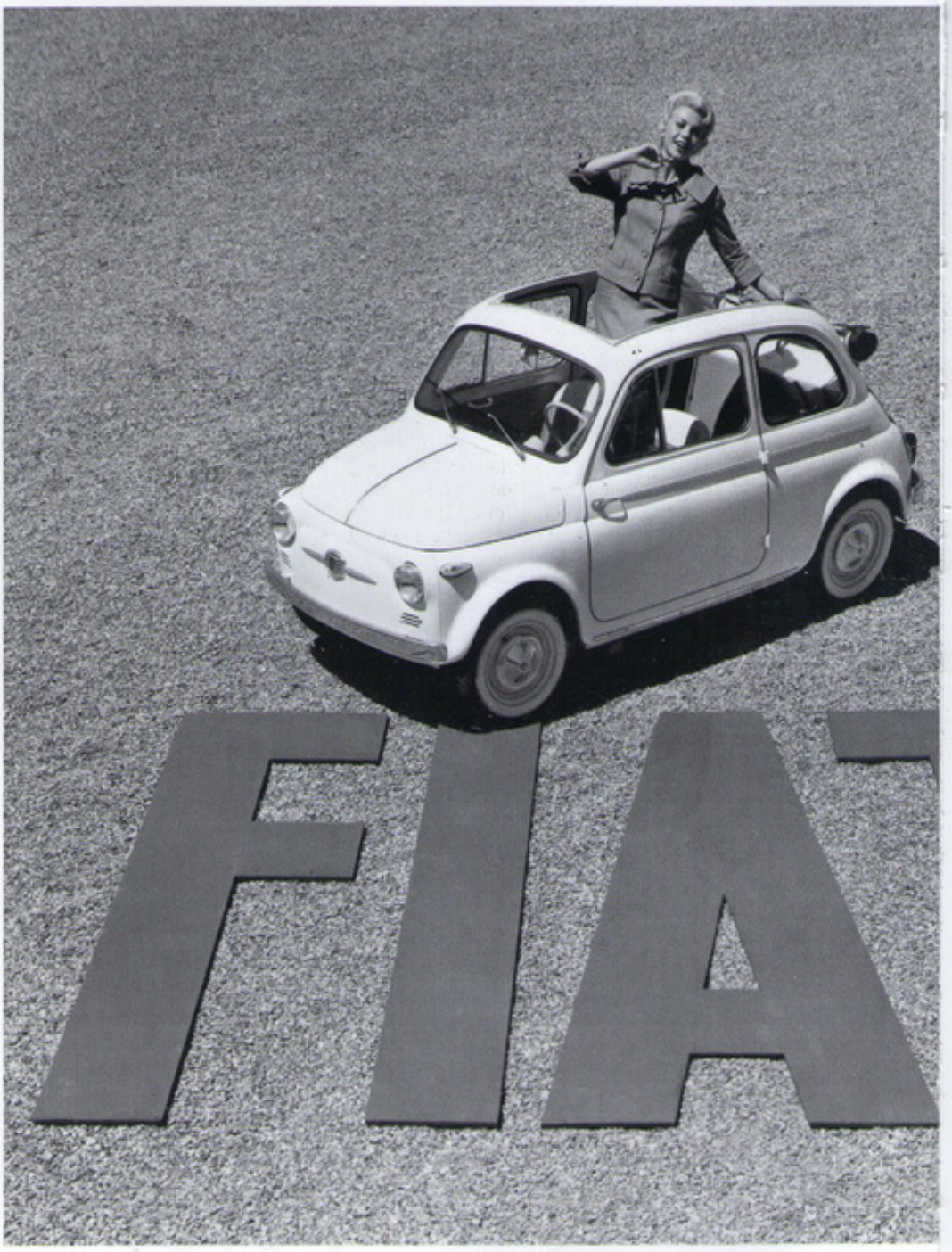
1. Gianni Agnelli su una Bianchina in compagnia di Valletta, Pirelli e Bianchi
2. Bozzetto di Marcello Dudovich per un manifesto sulla Fiat Balilla 508 del 1934

lometri orari, peso 535 chilogrammi, portata due persone più 50 chilogrammi di bagaglio, sei litri di benzina ogni 100 chilometri.
La Balilla e la Topolino irrompono nell'Italia fascista che supera gli effetti del *great crash* del 1929. La produzione nazionale di autoveicoli recupera sul limite minimo di 30 mila, toccato alla vigilia degli anni Trenta, e la Fiat, che intanto assorbe quasi tutta l'originaria industria torinese dell'auto, fa la parte del leone. Nel 1932 avvia la produzione del primo trattore agricolo e nello stabilimento Grandi Motori viene realizzato il propulsore da 22 mila cavalli per la motonave Oceania. In campo aeronautico i velivoli progettati dall'ingegner, Giuseppe Gabrielli, collocano la Fiat all'avanguardia. Nel 1934 sono cominciate le produzioni della Polski Fiat in Polonia e della Simca in Francia.
A metà degli anni Trenta la grande crisi è superata definitivamente. La produzione nazionale di autovetture, che tocca nel 1933 il minimo storico di 30mila esemplari, comincia a crescere per raggiungere il picco di anteguerra nel 1937 con 78mila unità. Nel 1936 vengono avviati i lavori di costruzione di Mirafiori, il più grande impianto industriale torinese di tutti i tempi in aggiunta al Lingotto, la cui pista aerea, che entusiasma Le Corbusier, non basta più. Viene inaugurato da Mussolini nel 1939 quando si avvertono già rumori di guerra. In questi anni, con la 508 C e 508 L, derivati dalla Balilla sportiva, la Fiat entra nell'era moderna. Quando manca poco allo scoppio del conflitto mondiale la Fiat fa in tempo a mettere sul mercato una sontuosa 2800, vettura di rappresentanza a quattro porte in cui si anticipano le linee della futura nuova 1100 del 1939. Il quinquennio che va dal 1940 al 1945 non ha storia sul piano delle novità in fatto di automobili. La Fiat si converte in buona parte in azienda che produce mezzi militari.

LE SFIDE DI VALLETTA

Quando nel dicembre del 1945 muore, a 79 anni, il senatore Giovanni Agnelli non c'è un suo erede maschio che può assumere il comando dell'azienda da lui fondata. L'unico figlio maschio, Edoardo, è morto da dieci anni in un incidente aereo a Genova. Il nipote Gianni è appena ventiquattrenne. Il bastone di comando della Fiat passa nelle mani del professor Vittorio Valletta che, superata qualche difficoltà derivata dall'accusa di collaborazionismo che intristisce gli ultimi giorni del fondatore anche se cancellata pochi giorni prima della morte, governa con piglio di ferro la ripresa. Lo fa per poco più di vent'anni durante i quali la Fiat s'impone ancora una volta nel panorama industriale di un Paese, l'Italia, nel quale i comunisti la demonizzano e i democristiani

Fiat



l'assecondano: tutti riconoscendone in maniera più o meno esplicita ruolo e grandezza.
Nel 1946, davanti alla Commissione economica del ministero per la Costituente, elencando le ragioni grazie alle quali in Italia sarebbe possibile un programma di industrializzazione accelerata, si sofferma sui bassi livelli salariali, sulla capacità di assorbire rapidamente i progressi tenologici americani, sulla specializzazione italiana nella produzione di vetture a bassa cilindrata e prezzi competitivi.
Insomma tre caratteristiche nelle quali ci sta perfettamente la Fiat del dopoguerra: quella della berlinetta 1100 S, della nuova 500 Topolino, della Berlinetta Giardiniera e della Giardiniera Belvedere, primo vero esempio di vettura familiare di piccola cilindrata. Seguono alcune versioni nuove della 1100 fino a quando, al salone di Ginevra del 1950, viene presentata la 1400 (prodotta in versione berlina e cabriolet) battezzata la vettura del Cinquantennio Fiat. È questa la prima auto Fiat realizzata in serie con struttura autoportante e impianto di aerazione e riscaldamento. Prima che esploda il boom economico vengono lanciate la nuova 1100, che lascia le linee ovoidali per assomigliare da vicino alla nuova 1400, la 1100 familiare, la 1900 Granluce Torpedo Polizia, la berlinetta due posti 8V, la 1100 TV Trasformabile. E c'è anche la Campagnola che debutta alla Fiera del Levante di Bari nel 1951 riproponendo la Jeep americana di fresca memoria nell'Italia che finisce da poco di convivere con gli Alleati.
Archiviato il dopoguerra la Fiat di Valletta è pronta a cavalcare l'onda del boom economico, avendo messo assieme un successo che, come scrive Valerio Castronovo, per i comunisti è dovuto al "supersfruttamento" delle maestranze mentre per la sinistra democratica si deve ascrivere ai vantaggi di robuste barriere doganali contro le quali sparano a palle incatenate Mario Pannunzio e Ernesto Rossi. Nel 1956 su 202 mila vetture immatricolate in Italia soltanto 3.500 sono di marche straniere. è in questa Italia, pronta a varare il progetto autostradale del ministro socialdemocratico Giuseppe Romita e nella quale i comunisti fanno autocritica dopo la disfatta della Fiom-Cgil alla Fiat, che ha inizio la rivoluzione del trasporto privato con il lancio della 600 e poi della 500. La Fiat, come viene riconosciuto in seguito, ha scelto di mettere in auto il paese, cambiando costumi e abitudini. Con la 600, che esordisce con successo al salone di Ginevra del 1955, il gruppo torinese introduce l'utilitaria a quattro posti comodi fabbricata in grande serie: compresa la versione Multipla, ne sono prodotti 950 mila esemplari in appena cinque anni. Con questa vettura la produzione della Fiat supera la soglia delle mille unità giornaliere. E a Mirafiori riprendono alla grande le assunzioni di manodopera.
Due anni più tardi, nel luglio del 1957, fa la sua comparsa la 500, utilitaria ancora più piccola della 600, motore a due cilindri, 85 chi-

LA CURIOSITÀ

Gheddafi, alleato discusso

Sul finire del 1976, quando Cesare Romiti prende in mano la situazione finanziaria della Fiat, le casse dell'azienda sono al lumicino. Forse non ci sono i soldi neppure per le paghe di fine anno. Bisogna correre ai ripari, cercare ossigeno finanziario, ma sono tempi difficili. Solo i signori dei petrodollari sono in "salute" finanziaria e perciò in grado di mettere mano al portafoglio. è a uno di loro che la Fiat si rivolge: si chiama Muhammar Gheddafi (nella foto) e non gode di ottima fama nelle cancellerie di mezzo mondo. Ma ha i soldi per rilevare fino a un 15 per cento del capitale Fiat. L'azienda tratta col raìs e arriva a un accordo: piovono subito nelle casse di Torino 415 milioni di dollari. Racconta l'Avvocato: «Quando andai a Roma per riferire di questa operazione al governo mi resi conto che la cosa veniva accolta con qualche preoccupazione per via del nostro socio. Trovai facce serie ovunque. L'unico che si aprì a un sorriso fu Moro». Simpatie levantine? Cultura mediterranea? «Secoli di scirocco» è il commento dell'Avvocato.

Una pubblicità dell'epoca concepita per mettere in risalto la novità della Fiat 500, per la prima volta in versione decappottabile (con capote in tela)

lometri orari. C'è qualche perplessità e si teme che questa nuova "creatura" possa cannibalizzare la 600, ma Valletta insiste e mette fretta all'ingegner Dante Giacosa che passa alla storia come il padre della storica utilitaria Fiat.

Il professore capisce che l'aumento del prezzo della benzina, dovuto alla crisi di Suez, aumenta la sensibilità degli italiani in fatto di consumi di carburante. E ha ragione.

La 600 berlina costa 590mila lire e la 500 parte da un prezzo di 465mila. Le nuove versioni della 1100, della 1400 e della 1900, completate dalla 1200 Granluce e Cabriolet, più la 1800 berlina e familiare e la 2100, arricchiscono il carnet produttivo della Fiat della seconda metà degli anni Cinquanta. Il complesso di inferiorità del dopoguerra è cancellato e la Fiat di Valletta può ora riaffacciarsi sui mercati internazionali compreso quello americano al quale chiede e ottiene aiuti appena dieci anni prima.

I favolosi anni Sessanta hanno inizio ancora nel segno del successo delle due utilitarie ma al salone di Torino del 1960 fanno bella mostra la 1500 e la 1600 S e per le supersportive di lusso Fiat comincia ad affidarsi a Pininfarina, Bertone e Ghia. Intanto le altre berline vengono costantemente aggiornate a ammodernate grazie alle crescenti tecnologie di cui l'azienda dispone. Il 1964 è l'anno di esordio della 850, evoluzione della 600 della quale mantiene l'impostazione fondamentale: due porte, 4-5 posti, carrozzeria autoportante, motore posteriore a quattro cilindri raffreddato ad acqua, quattro ruote indipendenti. Bertone disegna una versione coupé e una spider. E c'è anche una familiare.

Un altro ricambio importante è quello che la Fiat opera con l'ingresso della 124, berlina 5 posti, motore 1200, che esordisce nel marzo del 1966 a Ginevra mentre nel novembre dello stesso anno a Torino viene presentata la versione station wagon. Ed è da questo modello che deriva la Zigulì sovietica, costruita negli impianti di Togliattigrad dopo lo storico accordo, ultima grande operazione di Valletta, tra Torino e Mosca. La 124 ha una versione coupé e una spider, quest'ultima disegnata da Pininfarina. Il 1966 è anche l'anno della Dino spider che ha una versione coupé realizzata da Bertone. L'anno successivo debutta la 125, corpo vettura derivato dalla 1300/1500 e motore 1600. bialbero preso dalla 124. Sono sfornate in successione la 500 Lusso, la 124 e la 125 Special e a Ginevra '69 viene presentata l'ammiraglia Fiat 130. Quasi-contemporaneamente la Fiat intruduce nel mercato la 128, la prima vettura di impostazione moderna frutto di un progetto completamente originale, con motore anteriore trasversale e trazione anteriore.

ARRIVA L'AVVOCATO

Ma il 1966 viene ricordato soprattutto per il passaggio della presidenza da Valletta a Gianni Agnelli. L'era dell'Avvocato, come viene subito ribattezzato dai media il nipote del fondatore, ha inizio a fine aprile di quest'anno. Il Professore è arrivato al capolinea di una lunga carriera e si ritira in pensione: muore poco più di un anno dopo a Forte dei Marmi dove è in vacanza con la famiglia. Un altro Agnelli prende in mano il comando dell'azienda di famiglia. Gianni è il nipote prediletto del capostipite sin da quando questi si è accorto che il figlio Edoardo non ha le doti e il temperamento del capitano d'impresa. Già vicepresidente appena venticinquenne, Gianni, segue fedelmente il consiglio del nonno e prima di prendersi sulle spalle la responsabilità di numero uno gira il mondo, conosce gente, si diverte, fa esperienze. Dopo venti anni è pronto a riallacciare il filo della dinastia.

Con gli anni Settanta ha inizio la lunga era della 127. La Fiat supera lo scoglio dell'autunno caldo e le vetture targate TO sono oltre un milione. Nel 1971 gli abitanti della città della Fiat superano il milione 200mila, 500mila più del censimento del 1951. Alla fine del 1974 la Fiat produce un milione di 124. In questo periodo nasce anche la 126 come evoluzione della 500 di cui dal 1957 vengono prodotti oltre 4 milioni di esemplari. Si susseguono parecchi rinnovi di gamma fino a quando nel 1974 la Fiat torna al classico con la nuova "media" 131 di cui si contano ben undici versioni, compresa una familiare. Prosegue con successo la produzione di 127 e 128 e scompare la poco for-

Fiat

tunata 130. In buona compagnia con i modelli di una Lancia, passata alla fine degli anni Sessanta sotto il pieno controllo della Fiat.
Il decennio dei Settanta non è un periodo in discesa per la Fiat anche se in larga parte corrisponde a una ulteriore fase di espansione: quella che coinvince l'azienda a scegliere di fare un nuovo grande insediamento a Rivalta, hinterland industriale torinese, che richiama nuovi immigrati dal Sud accentuando i problemi creati da questi massicci arrivi nella capitale italiana dell'auto.

I DIFFICILI ANNI SETTANTA

L'inizio del decennio è caratterizzato da una lunga e tormentata coda dell'autunno caldo mentre l'azienda avverte il ricambio generazionale e fatica a trovare un assetto stabile. A complicare la già delicata situazione si aggiunge una crisi finanziaria che alla fine del '76 costringe il quartier generale allora in Corso Marconi a bussare alle porte del colonnello Gheddafi. La finanza libica del *raìs* entra nel capitale della Fiat con una quota che raggiunge il 15,19 per cento delle azioni ordinarie, il 13,9 delle privilegiate e un 13,4 delle risparmio: una presenza scomoda ma che per dieci anni non crea particolari problemi salvo alcuni capricci del colonnello di Tripoli rimasti tali.
I vertici Fiat in questa fase vengono costantemente rimescolati alla ricerca di un assetto che è trovato verso la fine del decennio. L'Avvocato diventa per un biennio presidente di Confindustria e suo fratello Umberto cede alle sirene della politica e viene eletto senatore indipendente, ma di fatto all'ombra dello scudocrociato DC. È breve la parentesi come amministratore delegato di Carlo De Benedetti, mentre il settore auto è guidato da Nicola Tufarelli e sale l'astro di Cesare Romiti. Sono anni in cui la Fiat deve fare i conti col terrorismo al quale paga un terribile tributo di sangue. L'azienda rischia un giorno per l'altro di finire fuori controllo sotto la spinta di un pansindacalismo poco accorto che viene sconfitto alla fine del 1980 dopo un duro scontro con l'azienda.
In questo decennio, tra la piccola 126 e la 130 e la 132 con pretese di ammiraglie della flotta torinese, s'inserisce appunto quello che è uno dei più longevi modelli Fiat: la 127. È un'utilitaria compatta, due volumi, trazione anteriore, quattro posti. E soprattutto una linea essenziale che accenna fortemente a una ricerca aerodinamica anticipatrice di quella che è in futuro la spinta verso risparmi energetici. Esordisce nell'aprile del 1971 e appena tre anni dopo festeggia il milionesimo esemplare. Costa inizialmente poco più di un milione e, nelle diverse versioni, incontra i favori dei consumatori. Riesce a doppiare con successo la boa dell'inizio degli anni Ottanta, trovandosi ad essere l'oggetto della discordia tra la Fiat e i sindacati che determina la minaccia lanciata da Umberto Agnelli, allora amministratore delegato del gruppo, di smobilitare lasciando l'Italia.
E mentre nella fascia più alta fa la comparsa la 131 Mirafiori, poi in versione station wagon, alla 127 si affianca la Ritmo. Viene presentata al salone di Torino del 1978 ed è una berlina due volumi a trazione anteriore, tre e cinque porte. Negli Usa è messa in commercio col nome di Strada negli anni in cui sul mercato americano viene esportata anche la X1/9 di Bertone, che provvede ad allestire anche una Ritmo cabrio. E mentre gli stabilimenti del Lingotto si preparano a chiudere i battenti, per risorgere come quartiere generale del gruppo dopo la "cura" Renzo Piano, dalle linee esce la Campagnola fuoristrada, erede del primo modello del 1951, che rimane in produzione fino al 1987. Con la ricomposizione del conflitto che ha avuto la sua fase più acuta nella vertenza dei 35 giorni tra l'estate e l'autunno dell'80, ha inizio un nuovo corso nella Fiat: quello che viene ricordato come l'era dell'accoppiata Romiti-Ghidella, il primo come amministratore delegato del gruppo, il secondo a capo del potente settore dell'auto. È una fase caratterizzata da un forte rilancio tecnologico. In cinque anni il numero dei robot installati sale da 300 a 2 mila. Col rientro dalle incombenze confindustriali di Agnelli, la fine della lunga notte del terrorismo e la resa dei conti col sindacato, la Fiat, sotto il comando di Romiti, schiera una linea di nuovi manager come risultato di un riordino organizzativo. La strada resta quella delle utilitarie e l'azienda, che in materia ha una collaudata e riconosciuta esperienza, ci prova ancora una volta con la Panda.
Disegnata da Giorgetto Giugiaro e lanciata con una campagna pubblicitaria affidata alla matita di Giorgio Forattini, la Panda è un po' l'auto a cavallo tra gli anni Settanta e Ottanta. Come scrive Riccardo Felicioli dei primi conserva l'impronta spartana, dei secondi anticipa "alcune scelte architettoniche e formali". Sciccosa, scattosa, risparmiosa, la piccola Fiat, battezzata non con un numero ma col nome del simpatico mammifero himalayano, simbolo del WWF, ha trazione anteriore, quattro posti e un inedito portabagali, costa meno di 4 milioni. È prodotta in diverse versioni. La Ritmo Super e diesel, la 127 Sport e diesel, la 131 Supermirafiori, l'Argenta, poco felice derivazione della 132, e l'elegantissimo Spider Europa Pininfarina riproposto dopo sei anni nel 1982, mostrano una Fiat in fase di espansione. E con respiro nuovo dopo i tormentati anni Settanta.

È l'anno 1966 quando nello stabilimento torinese di Mirafiori gli operati festeggiano l'assemblaggio della prima Fiat 124

La strategia *Topolino per tutti*

Il 15 giugno del 1936, mentre Torino si prepara al primo collegamento aereo con Roma, linea che è servita da un Fiat APR2 che parte dall'aerodromo di Mirafiori, viene lanciata la *500 Topolino* (nella foto). La più piccola vettura del mondo prodotta in grande serie viene costruita al Lingotto. Il suo prezzo è di 8.900 lire. È una rivoluzione che la Fiat tenta convinta che l'automobile sia destinata con gli anni a diventare sempre di meno un prodotto di lusso. Almeno per quanto riguarda l'Italia è in anticipo e non mette in conto la Seconda guerra mondiale. Insomma, è una scommessa che il senatore Agnelli decide di fare quando incarica l'ingegnere Antonio Fessia, direttore dell'ufficio motori Avio, di portare all'ingegner Dante Giacosa questo messaggio: «Giacosa il senatore vuole una vettura che possa essere venduta al prezzo di 5mila lire. Se la sente di disegnare lo chassis e il motore?». Non è facile su due piedi rispondere sì, ma è quello che fa il destinatario della richiesta conoscendo il senatore. Ci prova e con successo. La Topolino costa quasi 4 mila lire in più del previsto ma ciò non impedisce che fra il 1936 e il 1948 se ne producano 122 mila esemplari.

LA UNO E LA RIPRESA

Ma il nuovo modello rivoluzionario del decennio è la Uno. Nell'inverno del 1983, per il lancio, Vittorio Ghidella sceglie il sole della Florida e Cape Canaveral: originale ambizione se si pensa che la vettura non va mai sul mercato americano. Ma con qualche spiegazione. Ghidella vuole dare il segnale di una nuova Fiat che pensa in grande e che non smette mai di guardare verso l'altra sponda dell'Atlantico. La Uno, che riprende il nome di un modello Fiat del lontano 1910, parte come un'estensione dell'ultima 127 di cui mantiene la trazione anteriore con motore trasversale. La novità importante è nelle forme della vettura che si presenta come una berlina due volumi, tre porte e linea d'assieme a cuneo. Parte da un prezzo di poco superiore ai 9 milioni di lire. La Fiat avverte che le paure indotte dalla crisi energetica sono superate e che il consumatore, pur orientandosi verso un'utilitaria, ha voglia di un prodotto che di questa vettura conservi solo le dimensioni e per il resto sia più vicina alle auto di classe superiore. La Uno risponde a queste caratteristiche e ha successo.

Nell'anno della Uno esordisce al salone di Francoforte anche la Regata, berlina tre volumi derivata dalla Ritmo, allestita in più versioni. Non è quel che si suol definire un successo, stretta tra la Uno che continua a incontrare i favori del mercato e alcuni modelli Lancia. È invece con la Croma che la Fiat fa il nuovo salto. Derivata dal progetto comune Tipo 4 dal quale nascono la Lancia Thema, la Saab 9000 e la futura Alfa Romeo 164, la Croma viene presentata nel dicembre del 1985: motore e trazione anteriori, Cx estremamente contenuto, cinque posti, arriva sul mercato a un prezzo che varia tra i 18 e i 19 milioni di lire. Esce anche nelle versioni diesel. E mentre la Uno continua la sua marcia adottando il rivoluzionario motore Fire, la Fiat ci prova con la Duna, costruita interamente negli stabilimenti brasiliani di Belo Horizonte, in versione berlina e Week End. Non è un prodotto entusiasmante e le versioni speciali aggiungono poco all'originale.

Siamo nel bel mezzo degli anni Ottanta, la stella di Romiti è alta nel cielo della Fiat. I conti del gruppo di quest'anno sono tra i migliori della storia: 38 mila miliardi di lire, 21 mila dei quali provengono dall'auto. Dopo aver chiuso la partita con il colonnello Gheddafi uscito non senza un sostanzioso guadagno dal capitale Fiat di cui fa parte per dieci anni, in breve tempo la Casa torinese porta sotto il suo controllo la Snia BDP, l'Alfa Romeo per conquistare la quale è in lizza anche la Ford, e la Ford UK. La strategia romitiana dà risultati che mettono in secondo piano anche i metodi con i quali li raggiunge e qualche deficit di lungimiranza. Si di-

Fiat

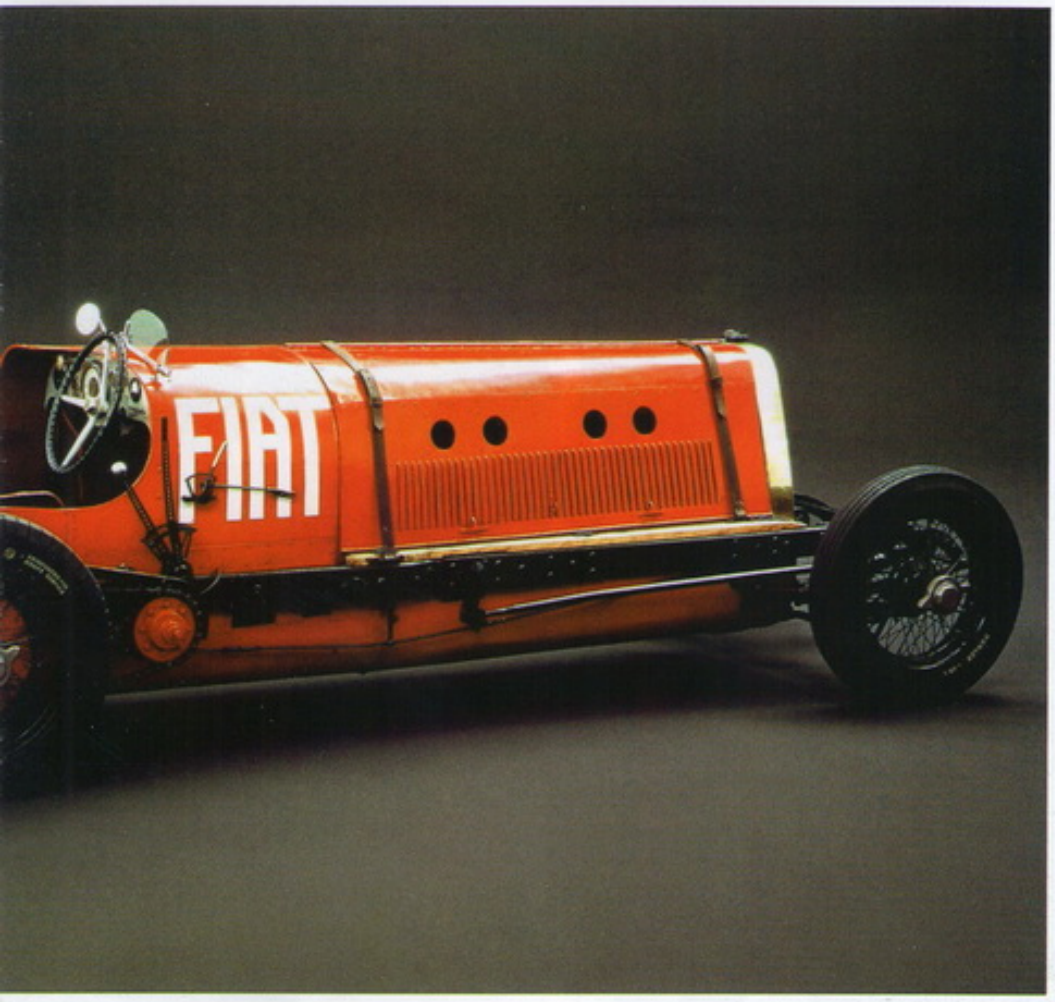
ce, e non senza qualche ragione, che in questi anni Agnelli regna e Romiti governa.
In questo clima nel gennaio del 1988 viene lanciata la Tipo con la quale Vittorio Ghidella intende bissare il successo della Uno, anche se la fascia di mercato alla quale questa vettura è destinata non è di dimensioni pari a quella della Uno e presenta qualche difficoltà in più. Ai 1.200 giornalisti, collegati con Roma dove avviene la presentazione da cinque capitali europee, Ghidella parla di sfida a Volkswagen, Ford, Peugeot e GM.

IL MOMENTO MAGICO

Agnelli, presidente, Romiti amministratore delegato del gruppo, Vittorio Ghidella, capo apparentemente indiscusso del più potente braccio della galassia societaria Fiat. È il momento magico della Fiat o almeno così sembra. Romiti, che manca il colpo della Telit e l'ingresso forte della Fiat nelle telecomunicazioni, viene corteggiato tuttavia come possibile presidente di Confindustria dopo Luigi Lucchini, ma Agnelli non lo lascia andare sostenendo che «qui a Torino è più utile» e c'è chi dice che Ghidella può diventare il suo successore. Il Dottore e l'Ingegnere sono quella che si suol definire una coppia di successo. In particolare il primo si considera ed è di fatto avviato verso la presidenza anche perché in casa Agnelli non c'è al momento un erede. Nel 1986 Edoardo, figlio dell'Avvocato, si è lamentato per una ancora non ufficializzata investitura per la successione del cugino Giovanni Alberto, figlio di Umberto, ma questo non modifica i piani del presidente Agnelli, che conosce bene il suo erede diretto e non lo ritiene l'uomo giusto al quale affidare le sorti dell'azienda. Intanto Romiti è entrato a far parte dell'Accomandita, unico estraneo nella cassaforte di famiglia.
Nell'agosto del 1988 si consuma, improvvisamente ma non tanto, la rottura tra Romiti e Ghidella. Le motivazioni sono più d'una. C'è chi parla della mancata alleanza con la Ford cara a Ghidella e che di un'indagine sulle forniture voluta da Romiti all'insaputa di Ghidella, chi di un progetto di vettura utilitaria messo in piedi da Ghidella e Umberto senza aver messo al corrente Romiti e chi, più semplicemente, di una sempre più marcata insofferenza tra i due manager. Ma soprattutto c'è il timore da parte del potente amministratore delegato che l'Avvocato possa privilegiare proprio l'accoppiata Umberto-Ghidella cui affidare la Fiat del futuro. Esplode così il contrasto tra Romiti e Ghidella che la Fiat prova a negare per alcuni mesi, forse nel tentativo di una impossibile composizione.
«Le ruote di scorta sono importanti ma soltanto quando quelle normali non sono in ottimo stato», dichiara il presidente Agnelli e affonda le ultime speranze di Ghidella di uscire indenne dallo scontro. A fine novembre, Vittorio Ghidella, esce di scena. Il numero uno di Fiat Auto lascia l'azienda al top delle classifiche. Adesso Romiti, che assume il comando del settore, deve fare meglio e non è facile. Un gradino sotto l'Avvocato, e ora senza avversari.
Ai piani alti di corso Marconi, con il presidente e con Umberto quando quest'ultimo non è alla Toro o all'Ifil, coabitano con Romiti i tre direttori centrali, Francesco Paolo Mattioli, Carlo Callieri e Ruggero Ferrero. Cesare Annibaldi è responsabile delle relazioni esterne, Enrico Auteri direttore del personale. Giorgio Garuzzo si occupa dei veicoli industriali.

La curiosità
Sulla rampa di Cape Canaveral

Nel gennaio del 1983 per il lancio della Uno, Vittorio Ghidella sceglie niente meno che la Florida. La spedizione e l'evento sono senza precedenti per una vettura che non ha un mercato americano. Una prova di forza da parte di un'azienda che ha sede sulla sponda opposta dell'Atlantico. Sulla rampa di lancio di Cape Canaveral è pronto il Challenger, e l'accostamento è suggestivo tant'è vero che in un primo momento si pensa anche di collocarvi alcune vetture. Ghidella vuole esibire al mondo un'azienda in grande salute e proiettata verso il futuro. La città di Orlando, Cape Canaveral e l'autodromo di Daytona sono quanto di meglio la Fiat può trovare.
Per la prova, oltre al classico percorso su strada, viene organizzato un emozionante test sulla pista di Daytona, alternando il velocissimo "catino" con le curve sopraelevate e la parte di circuito "misto" ricavato nella parte interna. La location è allo stesso tempo improbabile e ambiziosa, ma Ghidella è un autentico appassionato di automobili e il test, in uno dei circuiti più famosi al mondo, fa parte della coreografia spettacolare dell'evento. La presentazione avviene infatti nella gigantesca struttura che ospita l'enorme platea di giornalisti arrivati da tutto il mondo su tre Boeing 747 noleggiati ad hoc: solo per poco viene meno la coincidenza con il lancio spaziale previsto in quel periodo.



Una Fiat Eldridge del 1923, vettura da competizione realizzata da Ernest Eldridge e famosa col nome di Mephistophele

Con questi uomini la Fiat tenta ancora una volta una sortita in campo internazionale: verso gli Stati Uniti dove non ha successo e verso i paesi dell'Est, anche qui con scarsi risultati a giudicare come finiscono i ripetuti approcci con la Russia di Eltsin e anche con quella che segue. Si cominciano ad avvertire i primi segnali di una crisi profonda dei mercati automobilistici con la quale la Fiat deve ora fare i conti senza la difesa delle protezioni doganali godute in passato.

Nei primi anni Novanta la produzione ruota attorno ad alcuni modelli che hanno già dieci anni ma continuano ad essere rimodellati su versioni nuove e interessanti: è il caso di Panda, Uno, Croma, Tipo, mentre sul fronte delle station wagon l'Elba e la Tempra occupano uno spazio ma con poca autorevolezza e poco successo di vendite. Non sono quel che si dice dei modelli dotati di appeal. La svolta arriva nel settembre del 1993 quando la Fiat presenta la Punto, vettura che sostituisce la Uno e si colloca in una fascia di mercato nella quale i torinesi fanno sempre centro. È un'auto medio piccola la cui linea è opera di Giugiaro, disponibile in partenza in quattro versioni di allestimento. È un successo e le versioni si susseguono in tutti i settori: c'è una sportiva turbo e una cabriolet.

Al comando del settore auto c'è Paolo Cantarella. Di lui l'Avvocato dice: «Si dovesse mai fare un film sull'automobile il migliore protagonista sarebbe Paolo Cantarella». In realtà l'Ingegnere (in Fiat si gira inevitabilmente attorno a dottori e ingegneri) è un manager appassionato di automobili la cui carriera inizialmente non lascia minimamente indovinare lo sbocco. È lui che nell'anno dell'esordio della Punto lancia la Coupé, tornando alla tradizione delle sportive derivate dalla grande

IL PERSONAGGIO

Vittorio Valletta

La sera di venerdì 29 aprile 1966 Gianni Agnelli incontra nel suo ufficio *Vittorio Valletta* (nella foto), 82 anni da 20 presidente della Fiat. Dopo avere per molto tempo ascoltato il Professore come un oracolo, questa volta a parlare è l'Avvocato. La Fiat ha bisogno di rivedere la sua organizzazione, la situazione è mutata e l'azienda deve cercare nuovi orientamenti passando per un decentramento delle responsabilità: è questa la sostanza del suo messaggio. Che l'anziano interlocutore afferra al volo, senza mostrare segni di sorpresa. Si limita soltanto a chiedere: «E chi farebbe quello che lei dice?». «Penso spetti a me», è la risposta. Il Professore si alza e si dirige verso la porta, ma prima di varcarla si gira verso l'Avvocato. «Chiede solo di dirlo lei all'ingegner Bono». Da oltre dieci anni amministratore delegato, Gaudenzio Bono viene indicato da qualche mese come possibile successore di Valletta. Forse il potente ex direttore della Fiat coltiva personalmente questo coronamento di carriera che molti dirigenti troverebbero interessante e utile all'azienda. E invece le cose procedono in modo diverso.

La mattina dopo, sabato 30 aprile, davanti a 489 azionisti, Valletta prende la parola per l'ultima volta nelle vesti di numero uno. «Signori azionisti» dice «da questo momento il dottor Agnelli non è più solamente il nipote di suo nonno». Gli azionisti applaudono. Dopo un interregno, durato vent'anni, un altro Agnelli torna alla presidenza della Fiat. Ha quarantacinque anni e resta al comando dell'azienda di famiglia per altri trenta, prima di cedere il posto a Cesare Romiti.

Fiat

1

1. Luca Cordero di Montezemolo insieme a Sergio Marchionne, ad del gruppo Fiat-Chrysler
2. Lo stand Fiat al Motorshow di Bologna del 2007

serie. Tra il '94 e il '95 si rinnova ancora una volta la Panda, la Tempra e compare una Innocenti Mille senza storia. Un interessante prodotto risultato della felice e proficua collaborazione tra Fiat e PSA è la monovolume Ulysse destinata ad avere vita lunga. Nella stessa primavera del 1994 assieme all'Ulysse entra sul mercato la Lancia Zeta, frutto della stessa matrice da cui i francesi ricavono la Peugeot 806 e la Citroën Evasion.

La nuova versione della Cinquecento e la Barchetta, spider costruita dalla carrozzeria Maggiora di Chivasso, sono l'ultima tappa prima dell'esordio di Bravo e Brava che avviene nel settembre del 1996. Le due vetture hanno in comune l'impostazione meccanica; quanto al design sono pressoché eguali nella parte anteriore, mentre differiscono in quella posteriore. Vengono costruite in diverse versioni, che si susseguono negli anni con alterne fortune.

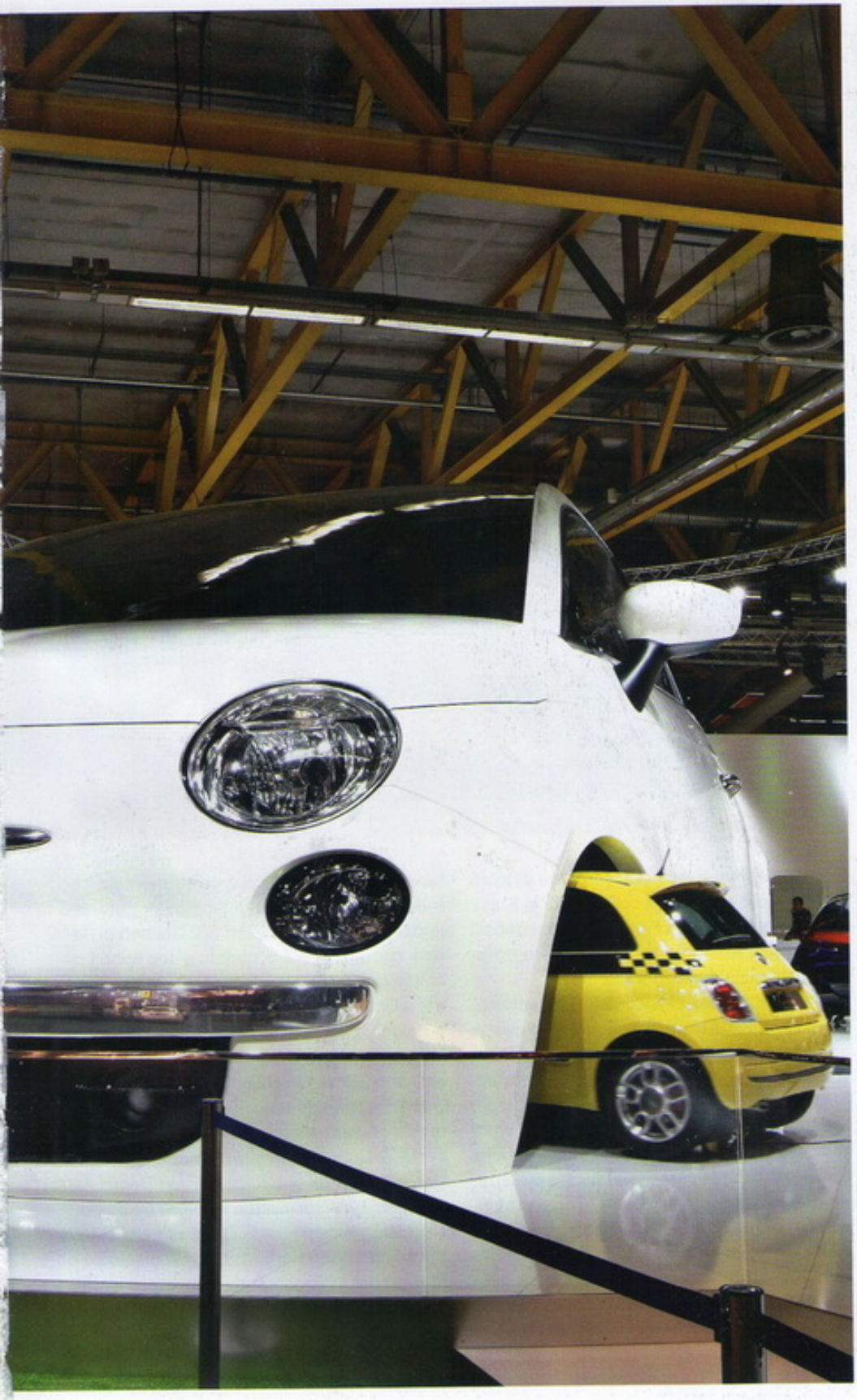
Allo stesso stesso periodo appartengono la Palio, realizzata inizialmente in Brasile, e poi in molti altri paesi, dall'Argentina alla Cina passando per il Marocco, Sud Africa, Venezuela, Polonia, India, e la Marea derivata dalla Brava. Con la Palio, l'ambizione è quella di mettere sul mercato una vettura che possa configurarsi ed essere accettata come una world car.

Il 1996 è l'anno in cui Cesare Romiti diventa presidente della Fiat con Cantarella amministratore delegato (dal 1980 è al comando della società dell'auto). È una svolta che comporta la messa in disparte di Umberto Agnelli il quale peraltro già da tempo decide di andare a oc-

2

LA CURIOSITÀ
La Marcia dei quarantamila

Il 14 ottobre 1980, mentre Cesare Romiti è impegnato nell'ennesimo incontro romano con il ministro Foschi per trovare una via d'uscita alla vertenza che da oltre un mese paralizza l'azienda, i capi e i quadri intermedi della Fiat si riuniscono al Teatro Nuovo di Torino. Il loro capo è Luigi Arisio. Vogliono far sentire la loro voce, tornare a lavorare in fabbrica senza che glielo impediscano i picchetti che presidiano giorno e notte i cancelli di Mirafiori. Si dice che i vertici Fiat danno loro una mano nell'organizzare la singolare protesta. Che parte quasi in sordina dal teatro verso le due del pomeriggio.
È un corteo di qualche migliaio di persone che però va crescendo mano mano che sfila per le strade della città, passando anche sotto le finestre di Corso Marconi. Quando la protesta approda in Piazza Castello, cuore della città, è un serpentone umano composto non solo da capi e non solo da dipendenti Fiat. I giornali la definiscono la Marcia dei quarantamila *(nella foto un momento della manifestazione)*. Uno più uno meno poco importa. Quello che è certo è che essa segna la fine del duro scontro tra la Fiat e i sindacati. Il giorno dopo *La Repubblica* titola: Lama nella tempesta e l'autorevole leader della Cgil commenta: «Nella tempesta oggi ci siamo un po' tutti». Segue una fase di restaurazione che l'azienda mette in atto e che dura per quasi tutti gli anni Ottanta.



2

IL PERSONAGGIO

Da Giovannino a John

Nell'estate del 1995 Gianni Agnelli e il fratello Umberto fanno sapere che l'erede designato per la futura guida della Fiat è *Giovanni Alberto* (nella foto), figlio di Umberto e di Antonella Bechi Piaggio. «Gli abbiamo dischiuso la porta» dice l'Avvocato a un giornale francese l'*Economist* ed è l'investitura ufficiale. Giovanni Alberto, Giovannino come lo chiamano in famiglia, ha allora trent'anni ed è presidente della Piaggio. Dal novembre del 1993 fa parte del cda della Fiat. Nel 1996 sposa Avery Frances Howe che gli dà una figlia che lui fa appena in tempo a vedere. Colpito da una rara forma di cancro muore infatti nel dicembre del 1997. L'Avvocato deve scegliere di nuovo e lo fa puntando sul nipote John, Jaki per i familiari, figlio della sua primogenita Margherita e di Alain Elkan. John ha appena vent'anni quando il nonno lo "adotta" indottrinandolo in vista del ruolo che deve assumere "quando sarà ora". L'anziano presidente della Fiat fa come aveva fatto il nonno fondatore con lui, ma non ha tempo a sufficienza per accompagnare il "delfino" verso la guida dell'azienda di famiglia. Quando muore nel gennaio del 2003, John ha 26 anni, uno in più di quelli che aveva lui quando è morto il capostipite dopo averlo affidato alle cure di Valletta. John diventa un anno dopo vicepresidente Fiat.

Fiat

1. Si chiama Oltre questo prototipo di fuoristrada Fiat, presentato al Motorshow di Bologna nel 2005
2. Scena del cartone animato *Lupin* del disegnatore giapponese Hayao Miyazaki, in cui l'auto del protagonista è una Fiat 500

cuparsi di finanza come numero uno dell'Ifil. La scelta dell'Avvocato lascia qualche traccia all'interno della famiglia. Ma essa è preceduta dalla investitura ufficiale di Giovanni Alberto, Giovannino come lo chiamano in famiglia, a futuro successore. Romiti in realtà coltiva qualche speranza di poter sopravvivere come presidenza al suo settantacinquesimo anno, ma non ce la fa. Su questo limite l'Avvocato non intende deflettere. E nel 1998 chiama alla presidenza Paolo Fresco, un manager ligure-toscano che si è messo in luce alla Generale Electric. Amministratore delegato rimane Paolo Cantarella.

LA STILO E LA CRISI

Sotto la gestione di quest'ultimo la Fiat punta decisiamente sugli impianti del Brasile, in Italia nasce Melfi, si riprova lo sbarco in India. Si susseguono i restyling di Bravo e Brava e della Punto mentre nel 1998 viene presentata al salone di Parigi la Multipla che è la prima vettura europea concepita appositamente per funzionare a metano e bipower. Dopo la Strada, auto con la quale Fiat mostra una certa attenzione anche al settore commerciale, nell'anno del centenario viene presentata la nuova Punto caratterizzata da una profonda evoluzione rispetto alla serie precedente.

2

Al salone di Parigi del 2000 compare il Doblò quasi in contemporanea con l'uscita in Brasile della nuova gamma Palio. Vent'anni dopo il suo esordio la Panda continua assere riproposta all'inizio degli anni Duemila.
Nel 2001 il remake storico della Seicento copre un segmento ma non ha il successo che ha anni dopo la 500. Nel tentativo di sostituire Bravo e Brava con una media di alto livello tecnologico Fiat mette in campo la Stilo. Vettura sfortunata, ancorché con alcuni irrisolti limiti tecnologici, dopo essere presentata al salone di Ginevra, la Stilo procede a fatica la sua strada ma finisce con l'incrociare la crisi profonda che segna la storia della Fiat in questo inizio di secolo e che minaccia di travolgerla. Intanto va detto che nel 2000 la Fiat presieduta da Paolo Fresco fa un accordo con la GM che non ha mai dato ciò che promette e la cui scarsa funzionalità si accentua negli anni della crisi. A giugno 2002 le dimissioni di Paolo Cantarella aprono la strada a un tormentato semestre in cui nel ruolo di amministratore delegato viene chiamato Gabriele Galateri di Genola che sinora si è occupato e con buon i risultati di finanza stando ai vertici di Ifil assieme a Umberto Agnelli.
Il ricambio non funziona e nel dicembre dello stesso anno anche Galateri è costretto a gettare la spugna. Al comando del settore auto, grande ammalato che sta trascinando nel baratro il gruppo, si sono intanto avvicendati Roberto Testore e Giancarlo Boschetti che poi lascia il posto all'austriaco Herbert Demel. La crisi precipita nell'inverno a cavallo tra il 2002 e il 2003. In dicembre Galateri viene sostituito da Alessandro Barberis ma si capisce che è una misura provvisoria. L'Avvocato, segnato dalla malattia, governa a fatica questa fase. Muore il 23 gennaio e il 28 febbraio 2004 il fratello Umberto prende il posto di Paolo Fresco alla presidenza. Una chiamata postuma la

1

sua, resa ancor più complicata dalla scomparsa del figlio Giovannino e di quello dell'Avvocato, Edoardo: il primo colpito da una rara forma di tumore, il secondo suicida. Adesso il successore di famiglia è il giovanissimo John Elkann che il nonno "adotta" così come fa con lui il fondatore della Fiat negli ormai lontani anni Trenta.

Con Umberto diventa amministratore delegato del gruppo Giuseppe Morchio un manager di estrazione Telecom. I tentativi di rimettere la Fiat sulla via del risanamento e del rilancio si susseguono ma con scarsi risultati. Umberto è un "Principe triste" chiamato a una missione quasi impossibile, sicuramente rischiosa e difficile. In questi mesi l'unica novità è l'Idea, che sulla base della Punto si propone come un monovolume versatile e compatto. Non è un grande vettura e del resto in questa fase non sono le auto che contano quanto la sopravvivenza dell'azienda.

LA CURIOSITÀ

E il Lingotto rinasce

Nella primavera del 1983 l'Avvocato avverte che per il Lingotto "non basta la sopravvivenza, ma servono nuovi usi e nuove utilità economicamente sostenibili e coerenti con la vocazione di sviluppo di cui è stato espressione". Insomma grandi propositi e «nessuna brutale speculazione». Si tratta della prima grande fabbrica Fiat, quella della pista aerea che affascina Le Corbusier: 181mila metri quadrati edificati per un milione 800mila metri cubi. Per perpetuarne la gloria e trovare una nuova destinazione all'altezza della sua storia l'Avvocato chiama a raccolta a Torino Gae Aulenti, Roberto Gabetti, Aimaro Isola, Vittorio Gregotti, Luigi Pellegrini, Gaetano Pesce, Renzo Piano, Aldo Loris Rossi, Piero Sartogo. E poi gli stranieri Cesar Pelli, Lawrence Halprin, Han Hollein, James Sterling, Chevin Roche, Richard Meier. Ne viene fuori un panorama di soluzioni tanto affascinanti da diventare oggetto di una mostra. Alla fine è chiamato Renzo Piano che col suo progetto dà nuova vita al Lingotto *(nella foto allestimento davanti al Lingotto)* nella cui ala storica si insedia nell'autunno del 1997 il quartiere generale della Fiat che sinora è in Corso Marconi. E siamo già sotto la presidenza Paolo Fresco.

Umberto gestisce una fase terribile del gruppo di famiglia. Non è uno fortunato e lo è ancora meno in questo periodo della sua vita. Nel febbraio del 2004 appena un anno dopo l'arrivo alla presidenza scopre di avere un male che gli concede appena pochi mesi di vita.

Morchio non porta la Fiat fuori dalla crisi e per giunta Umberto non si fida tanto di lui che con il tentativo di sostituirlo commette un errore che allarma la famiglia.

IL RILANCIO CON MARCHIONNE

Quando il 28 maggio Umberto Agnelli muore, Morchio gioca la carta con la quale spera di farsi nominare presidente, ma la famiglia si oppone e dopo un confronto piuttosto turbolento lui lascia. Alla fine di maggio 2004 alla presidenza della Fiat viene chiamato Luca Cordero di Montezemolo e Sergio Marchionne diventa amministratore delegato.

Vicepresidente è John Elkann, figlio dello scrittore Alain Elkann e della primogenita dell'Avvocato, Margherita. Marchionne ha un passato di manager costruito quasi interamente all'estero, ma siede da qualche mese nel consiglio della Fiat. L'accoppiata si rivela subito all'altezza del compito. Montezemolo rappresenta la continuità mentre Marchionne è la novità. I due si integrano alla perfezione.

Il nuovo amministratore delegato si occupa per prima cose di mettere in piedi una squadra di giovani manager che ritocca nel tempo ma che si rivela subito in grado di seguirlo nel difficile compito di rimettere in rotta la nave Fiat. Nel 2005 la Grande Punto è il segnale che la Fiat volta pagina. Marchionne provvede con successo a chiudere la collaborazione con GM che non funziona mai come deve. La partita con gli americani è difficile e minaccia di travolgere la Fiat. Marchionne si rivela abilissimo e la risolve a favore del Lingotto nelle cui casse fa affluire 3 miliardi di euro come buonuscita che impiega per appianare la questione del prestito convertendo con alcune banche italiane. Intanto sul fronte finanziario il quartier generale di Ifi e Ifil di Corso Matteotti mette in piedi una complessa e controversa operazione per assicurare alla famiglia Agnelli il controllo della Fiat. Un marchingegno finanziario che ha anche un seguito giudiziario.

In questo periodo, Marchionne con i conti del gruppo che cominciano a migliorare progressivamente, riorganizza l'azienda e recupera quote di mercato, mentre il titolo conosce una stagione di costante ripresa. Oltre alla Grande Punto dalle fabbriche Fiat escono le nuove versioni di Stilo, Panda, Ulysse. Ed esordisce la Sedici. Da quando è approdato al Lingotto Marchionne, oltre all'urgenza del superamento della crisi finanziaria ancor prima che di prodotto, mette in cantiere una strategia di alleanze commerciali e industriali mirate. È convinto che è questa la strada e non quella tradizionale delle alleanze societarie con scambio di azioni, l'ultima delle quali con GM si rivela fallimentare.

Fiat

In meno di quattro anni sottoscrive una trentina di questi accordi in giro per il mondo. E ognuno di essi è accompagnato da un rafforzamento in borsa del titolo che nell'estate del 2007 sfiora i 24 euro dopo essere partito quattro anni prima da un baratro di 4 euro. La rinascita della Fiat trova il suo momento più felice nella presentazione della Nuova 500: estate del 2007. Da alcuni mesi è già sul mercato la nuova versione della Bravo ma il colpaccio Marchionne lo fa con la 500. Per la presentazione sceglie Torino e non a caso: questa vettura, che richiama alla memoria un'illustre antenata, è la consacrazione di un ritrovato feeling tra la città e l'azienda che ha rischiato di essere travolta dalla crisi. La 500, che come concept car "Tre più uno" compare al salone di Ginevra del 2004, ancora presidente Umberto, viene presentata in una memorabile serata sulle rive del Po: è il 4 luglio 2007. La vettura piace e ha successo non solo in Italia ma anche in Europa dove aiuta l'azienda a riconquistare immagine e le perdute quote di mercato.

La Fiat Panda Alessi, presentata al salone di Parigi nel 2004. Il prototipo debutta alla Triennale di Milano

L'AVVENTURA AMERICANA

La Siena, l'Albea, la Linea completano questa fase di rilancio in posti come il Brasile, la Turchia, più altri paesi asiatici tra cui l'India e la Cina. La Fiat torna tra i "grandi" dell'automobile dopo essere passata attraverso l'inferno di una crisi senza precedenti. Nell'estate del 2008 l'onda lunga dei mutui subprime americani investe come un uragano i mercati. E per l'industria dell'auto ha inizio una fase di difficoltà che nessuno dei suoi protagonisti ha messo in conto. Neppure la Fiat di Marchionne che si difende cercando una via d'uscita che le assicuri la sopravvivenza dopo la grande risacca.

Nel dicembre del 2008 Marchionne si dice convinto che entro ventiquattro mesi sopravviveranno nel mondo solo quei cinque o sei players in grado di produrre almeno 6 milioni di vetture all'anno. E per dare un seguito a questa premessa apre il fronte della futura alleanza con la Chrysler. La più piccola delle Big three americane è sull'orlo del fallimento e per salvarsi ha bisogno di tecnologie per una produzione ecosostenibile: quelle che la Fiat possiede e che il presidente degli Stati Uniti, Barack Obama, ritiene essere la premessa perché a Chrysler possano essere accordati i finaziamenti indi-spensabili per sopravvivere. Il 30 aprile arriva il primo disco verde della Casa Bianca, quaranta giorni dopo viene annunciato il closing dell'operazione: al Lingotto va un 20 per cento della Chrysler che progressivamente sale fino al 35 con un'opzione per salire fino al 51.Sergio Marchionne diventa amministratore delegato della nuova Chrysler. La Fiat torna così ad essere americana dopo quasi trent'anni e con la conquista della Opel potrebbe superare quota sei milioni di vetture all'anno. Il colpo di Russelsheim non va a segno, ma nell'estate del 2009 il Lingotto, come dice Marchionne, «ha già a portata l'obiettivo della sicurezza».

Salvatore Tropea

La testimonianza di Dante Giacosa

Il 10 agosto, mentre la Fiat era chiusa per il periodo di ferie annuali e tutti noi stavamo gustando gli ozi delle vacanze, ci raggiunse inaspettata e dolorosa la notizia della morte repentina del Professore. Era accaduto nella casa di Focette sulla spiaggia toscana. Una emorragia cerebrale aveva in poche ore spezzato la sua forte fibra.

Provenienti dai luoghi di villeggiatura, anche i più lontani, ci ritrovammo, tutti i suoi collaboratori, intorno alla salma trasportata a Torino nella casa di via Genovesi.

Da un anno, passata la presidenza all'avvocato Gianni Agnelli, il Professore era stato nominato presidente onorario. Dal 1939 amministratore delegato e dal 1928 direttore generale, aveva dunque diretto la Fiat per cinquant'anni. Il periodo della sua presidenza, iniziato nel 1946, era durato venti anni.

Risorta dalle rovine della guerra, la Fiat sotto la sua guida impareggiabile aveva continuato a crescere. Dal 21.000 veicoli prodotti nel 1946 al 255.000 nel 1955, al milione e 365.000 di sole vetture nel 1967, avrebbe raggiunto nel 1969, dopo l'uscita dei modelli nuovi voluti dal Professore, la cifra massima insuperata di 1.633.088 vetture in un anno (comprese Lancia e Autobianchi). Dal 55.000 dipendenti del 1948 al 150.000 del 1967.

L'avvocato Gianni Agnelli disse di lui: «Continuatore dell'opera del fondatore senatore Agnelli, il professor Valletta per oltre quarantacinque anni diede alla Fiat tutto se stesso, il suo impegno, la sua forza e la sua bontà. Fu il simbolo della Fiat.

da "I miei 40 anni di progettazione alla Fiat", Automobilia

www.fiat.it
Corso Giovanni Agnelli 200
Torino, Italia

Tutti i modelli Fiat

MODELLO	ANNO	CILINDRATA (cc)	POTENZA (Cv)	VELOCITÀ (KM/H)	PRODUZIONE
3 1/2 HP	1899-1900	679	4,2	35	26
6-8 HP	1900-1901	1082	10	45	20
10 HP	1901	1082	10	45	3
12 HP	1901-1902	3768	16	70	106
24 HP	1902-1906	6371	32	75	957
60 HP	1904-1906	10563	60	80	90
Brevetti	1905-1912	3052	20	60	nd
28-40 HP	1907-1908	7363	42	90	953
35-45 HP	1908-1909	7408	50	90	300
20-30 HP	1908-1910	4939	35	75	700
1 Fiacre	1908-1910	2009	16	60	1.600
50 HP	1908-1910	7430	50	90	300
Tipo 1-2	1910-1920	1847	15	55	14.000
Tipo 3	1910-1921	3969	32	80	3.600
Tipo 4	1910-1918	5699	45	100	684
Tipo 5	1910-1916	9025	75	80	457
Tipo 6	1910-1914	9025	75	90	86
Zero	1912-1915	1847	18	70	2.000
70	1915-1920	2001	21	70	1.000
501	1919-1926	1460	23	70	45.000
505	1919-1925	2296	30	80	30.000
510	1919-1925	3446	46	85	13.500
1 T Taxi	1920-1922	1847	18	60	2.000
520 Super Fiat	1921-1922	6805	90	120	5
519	1922-1927	4766	75	115	2.411
502	1923-1926	1460	23	73	20.000
509	1925-1929	990	22	78	90.000
503	1926-1927	1460	27	75	42.000
507	1926-1927	2296	35	77	3.700
512	1926-1928	3446	46	80	2.583
520-521	1927-1931	2466	46	90	44.500
525	1928-1931	3739	68,5	97	2.511
514	1929-1932	1438	28	82	37.000
515	1931-1934	1438	28	77	3.405
522	1931-1933	2516	52	105	7.360
524	1931-1934	2516	52	100	2.275
508 Balilla	1932-1937	995	20	80	124.165
518	1933-1938	1758	40	100	7.452
527 Ardita	1934-1936	2516	52	110	1.000
1500	1935-1950	1493	45	115	42.500
500 Topolino	1936-1955	569	13	85	520.000
2800	1938-1944	2852	85	130	621
Nuova 1100	1939-1953	1089	32	110	160.000
1400	1950-1958	1395	44	120	122.680
Campagnola	1951-1987	1901	53	100	39.076
8V	1952-1954	1996	105	190	114
1900	1952-1958	1901	60	130	20.000
1100	1953-1969	1089	36	116	1.019.600
Turbina	1954	nd	300	250	2
600	1955-1969	633	21,5	95	2.695.000
600 Multipla	1956-1969	633	21,5	90	243.000

MODELLO	ANNO	CILINDRATA (cc)	POTENZA (Cv)	VELOCITÀ (KM/H)	PRODUZIONE
1200 Granluce	1957-1960	1221	55	140	400.000
Nuova 500	1957-1975	479	13	85	3.700.000
1800/2100	1959-1968	1795	75	140	211.730
1500/1600 S	1959-1966	1491	90	170	nd
1300/1500	1961-1967	1295	65	140	685.510
2300/2300 S	1961-1968	2279	105	160	155.000
850	1964-1976	843	34	120	2.850.000
Dino	1966-1972	1987	160	210	7.577
124	1966-1982	1197	60	140	4.000.000
125	1967-1972	1608	90	160	604.000
124 Sport	1967-1975	1438	90	170	300.000
130	1969-1977	2866	140	180	19.000
128	1969-1985	1116	55	135	4.000.000
127	1971-1987	903	47	140	4.500.000
132/Argenta	1972-1985	1592	98	165	850.000
126	1972-2000	594	23	105	5.600.000
131	1974-1985	1927	65	150	3.125.000
Nuova Campagnola	1974-1987	1995	80	115	nd
900 T	1976-1980	903	47	130	500.000
Ritmo/Strada	1978-1988	1100	60	145	3.000.000
X 1/9	1978-1989	1498	85	180	178.000
Panda	1980-2004	652	30	115	5.500.000
Regata	1983-1990	1301	68	155	790.734
Uno	1983-1995	903	45	140	8.000.000
Croma	1985-1996	1585	83	170	440.000
Duna/Elba	1987-1993	1116	58	150	355.940
Tipo	1988-1995	1108	56	150	1.934.488
Tempra	1990-1996	1372	76	172	829.012
Cinquecento	1991-1998	704	31	127	1.164.453
Coupé	1993-2000	1747	131	205	72.737
Punto	dal 1993	1108	54	150	6.427.102
Ulysse	dal 1994	1998	121	177	150.169
Bravo/Brava	1995-2002	1370	80	170	1.283.807
Barchetta	1995-2005	1747	131	200	57.724
Marea	1996-2003	1581	103	187	607.610
Palio/Siena	dal 1996	1497	76	165	4.323.596
Seicento/600	dal 1998	899	39	140	1.309.030
Multipla	dal 1998	1581	103	170	326.828
Strada	1999-2003	1242	60	141	386.266
Doblò	dal 2000	1242	65	142	944.223
Stilo	2001-2008	1747	133	202	752.705
Nuova Panda	dal 2003	1108	54	150	1.324.641
Idea	dal 2003	1368	95	175	303.155
Nuova Croma	dal 2005	1796	140	200	113.421
Grande Punto	dal 2005	1242	65	155	1.062.899
Sedici	dal 2006	1586	107	170	82.883
Bravo	dal 2007	1910	120	194	201.726
500	dal 2007	1242	69	160	266.661
Linea	dal 2007	1368	77	170	50.020
Qubo	dal 2008	1368	78	155	24.125

I dati di produzione dei modelli in vendita sono aggiornati ad agosto 2009

3 1/2 HP

Produzione 1899 - 1900
Carrozzeria Phaeton

La 3 1/2 HP, conosciuta anche come 4 HP, porta la firma dell'ingegnere Aristide Faccioli ed è il primo modello della neonata Fabbrica Italiana Automobili Torino.
La Fiat, infatti, viene costituita l'11 luglio del 1899, mentre proprio alla fine di quell'anno vede la luce questa sua prima creatura che, per l'esattezza, l'ing. Faccioli brevetta precedentemente per conto di uno dei pionieri dell'industria automobilistica italiana, Giovanni Ceirano. Il brevetto viene invece definitivamente acquistato dalla Fiat insieme al relativo know how e alle attrezzature necessarie per costruirla, al fine di accorciare i tempi del debutto sul mercato dell'azienda torinese. Si tratta di una piccola tre posti aperta del tipo vis-à-vis, con carrozzeria realizzata dal torinese Marcello Alessio: c'è infatti un piccolo sedile sistemato anteriormente contro marcia che, al contrario di quello del guidatore ampiamente riparato, è sprovvisto di capote. Il motore, sistemato posteriormente, è orizzontale con due cilindri in linea, ha una cubatura di 679 cc ed una potenza di 4,2 Cv a 800 giri al minuto, viene raffreddato da una pompa ad acqua e permette all'auto di raggiungere la velocità di 35 chilometri all'ora con un consumo di 8-10 litri di benzina ogni 100 chilometri percorsi. Il serbatoio ha una capienza massima di 35 litri, e trova alloggiamento sotto il sediletto anteriore. Il cambio a tre rapporti (senza la retromarcia, che viene introdotta solo successivamente, sulla 6 HP) con ingranaggi sempre in presa e comando a leva centrale, è separato dal blocco motore così come il carburatore, del tipo a superficie. Il radiatore a serpentina viene sistemato anteriormente, mentre la trasmissione finale alle ruote avviene per mezzo di catene. Il telaio è in legno rinforzato da inserti in acciaio, mentre per quanto riguarda le ruote qualche esemplare viene equipaggiato coi raggi, oltre che semplicemente coi cerchi in legno. Sono 26 gli esemplari di 3 1/2 HP prodotti in totale dalla Fiat, alcuni di questi equipaggiati con un propulsore leggermente più grande, di 837 cc e 5-6 Cv di potenza a 1.000 giri al minuto, che consente di raggiungere una velocità massima di 40 chilometri orari. Dalla 3 1/2 HP deriva anche la successiva vettura messa in commercio nel biennio 1900-1901 dall'azienda torinese, la 6-8 HP.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 2,300
Larghezza ..... m 1,420
Altezza ..... m 1,450

POSTI 2/3

PORTE ..... assenti

PESO ..... 420 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 679 cc
Cilindri 2
Potenza ..... 4,2 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

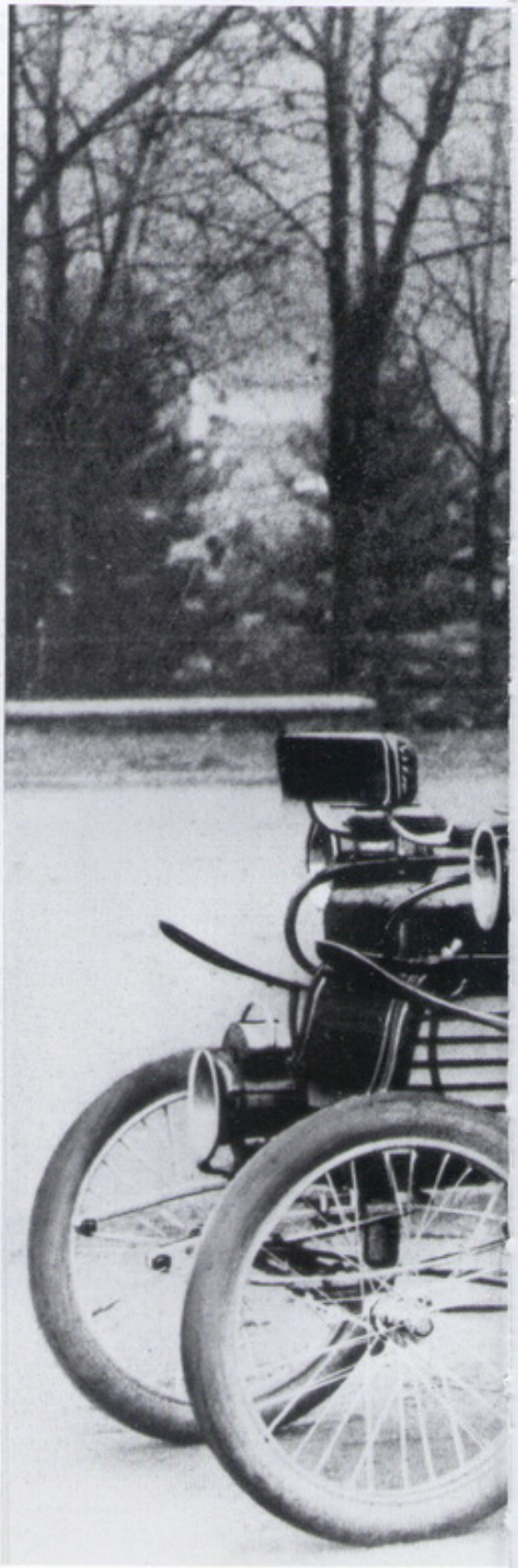
CAMBIO ..... 3 marce

FRENI
Anteriore ..... nd
Posteriore ..... nd

VELOCITÀ MASSIMA ..... 35 km/h

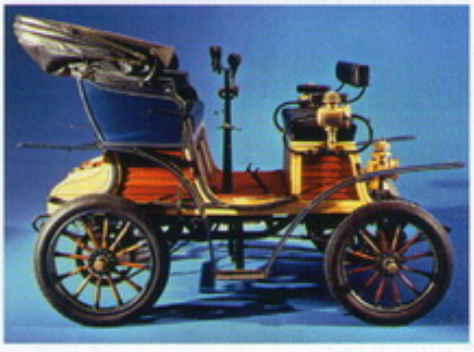
PREZZO ..... Lire 4.200

1



1. La carrozzeria vis-à-vis della Fiat 3 1/2 HP prevede un piccolo sedile sistemato contro marcia
2. La 3 1/2 HP è la prima auto prodotta dalla Fiat
3. Gli ingombri della Fiat 3 1/2 HP sono decisamente contenuti e la lunghezza è di soli 2,3 metri
4. Un particolare del piantone dello sterzo, sistemato centralmente, della Fiat 3 1/2 HP

2



3

4

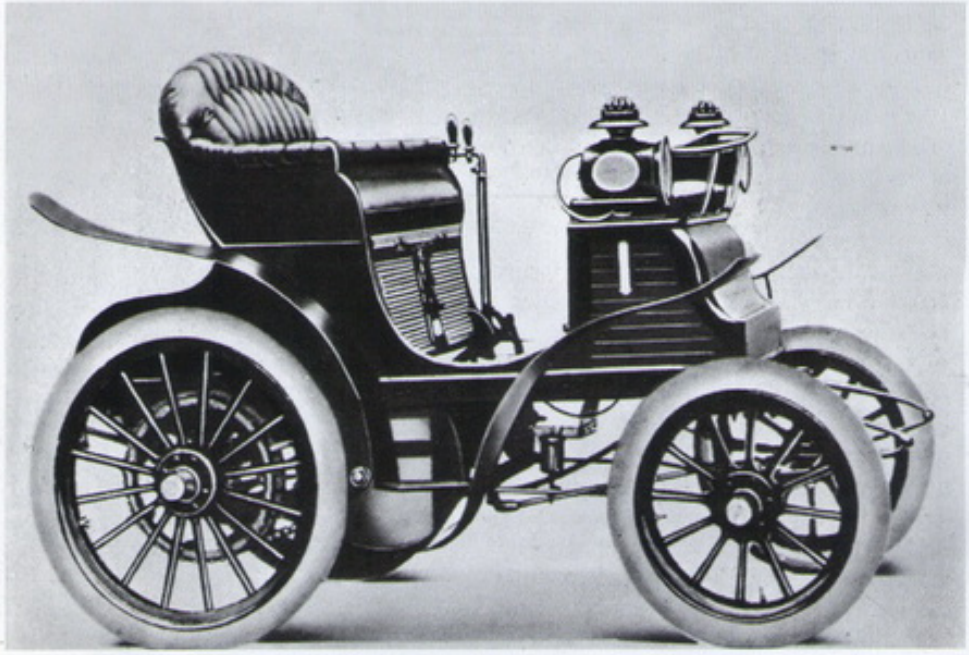
LA TECNICA

Il telaio è una struttura rettangolare di legno, rinforzata da squadre in acciaio in prossimità degli attacchi delle balestre e dei sostegni agli organi meccanici. Di legno è anche la scocca, la cui base è costituita dai longheroni del telaio stesso.

6-8 HP

Produzione 1900 - 1901
Carrozzeria Phaeton - Runabout

La 6-8 HP, evoluzione diretta della 3 1/2 HP, di cui riprende lo schema costruttivo sebbene il telaio risulti più grande rispetto a quello del modello che la precede. Il propulsore guadagna sia in cilindrata che in potenza: la cubatura è di 1082 cc ed i cavalli erogati sono 10 a 1.000 giri al minuto. Da segnalare la maggiore disponibilità di spazio per i passeggeri, grazie alla possibilità di montare carrozzerie a doppio phaeton, e la presenza della retromarcia. Nonché, sugli ultimi dei 20 esemplari prodotti, di uno sterzo a volante in luogo del manubrio. Ne esiste anche una versione sportiva denominata 6 HP Corsa, di fatto la prima vettura da competizione della Fiat. Il motore è lo stesso, ma la macchina viene alleggerita dall'eliminazione del cambio e da semplificazioni varie fatte a livello di carrozzeria: i 750 chilogrammi di peso a vuoto della prima 6-8 HP diventano solo 450 in questa variante sportiva. Il risultato è una vettura più maneggevole, in grado di raggiungere la velocità di punta di 60 chilometri orari, 15 in più rispetto alla versione normale. Ne vengono prodotti solo tre esemplari, che tuttavia ottengono la vittoria in corse come la Torino-Asti nell'aprile del 1900 con Felice Lazzaro e la Vicenza-Bassano-Treviso-Padova nel luglio dello stesso anno con Vincenzo Lancia e lo stesso Nazzaro. Nel biennio 1900-1901, in totale vengono costruiti e messi in commercio venti esemplari della 6-8 HP.



1

2

1. Una Fiat 6-8 HP con carrozzeria phaeton
2. La versione doppio phaeton della Fiat 6-8 HP guadagna, in termini di spazio, perché il posto guida è spostato anteriormente

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 2,300
Larghezza ..... m 1,360
Altezza ..... m 1,620

POSTI 2/4

PORTE ..... nd

PESO ..... 750 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1082 cc
Cilindri 2
Potenza ..... 10 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

FRENI
Anteriore ..... nd
Posteriore ..... nd

VELOCITÀ MASSIMA ..... 45 km/h

PREZZO ..... Lire 6.500

FOCUS
La retromarcia

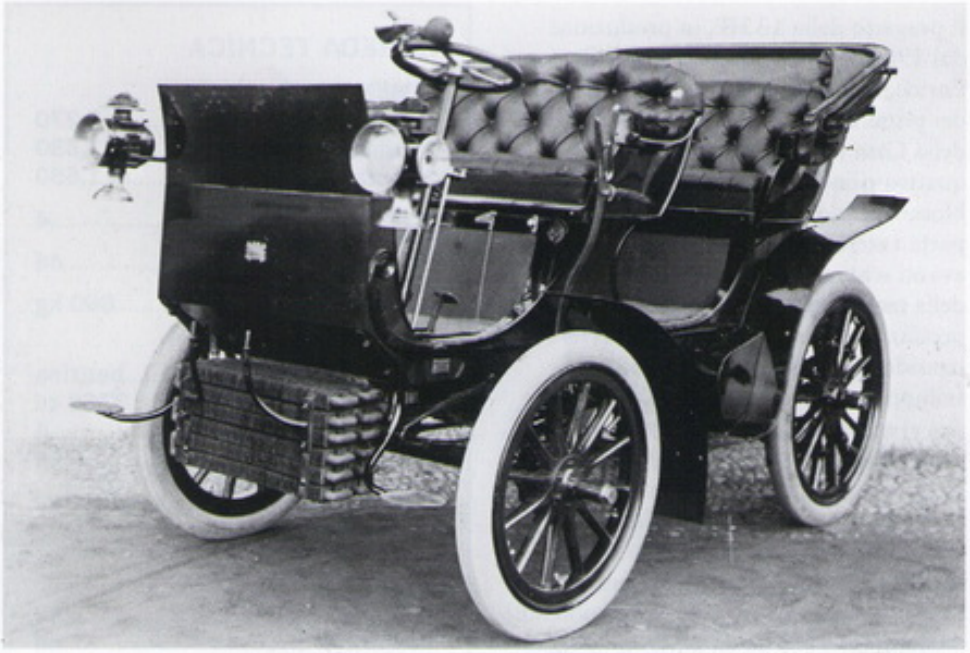
La 6-8 HP è la prima Fiat a disporre della retromarcia, dal momento che il primo modello della Casa torinese, la 3 1/2 HP, ne è sprovvista. Oltre alle tre marce in avanti dunque, l'auto può invertire il senso di marcia azionando una leva sistemata lateralmente. Naturalmente la frizione rimane di tipo a cono, e la trasmissione finale alle ruote avviene tramite catene.

10 HP

Produzione 1901
Carrozzeria Phaeton

1. Una vista frontale della Fiat 10 HP, dove spicca il radiatore a serpentina sistemato anteriormente
2. La versione carrozzata doppio phaeton con copertura della Fiat 10 HP

La 10 HP, dal punto di vista tecnico, vanta una discendenza diretta dalla 6 HP. Il motore è infatti lo stesso, il bicilindrico 10 Cv di 1082 cc montato orizzontalmente, sempre sistemato dietro in basso insieme agli organi della trasmissione. Anche le prestazioni sono invariate rispetto alla 6 HP, con una velocità massima di 45 chilometri orari ed un consumo di carburante di 15 litri per 100 chilometri. Il telaio è di legno rinforzato in acciaio ed i freni sono di tipo a nastro sulle ruote posteriori, mentre l'auto è in grado di ospitare comodamente quattro persone. La posizione del guidatore è proprio sopra all'avantreno, con il piantone dello sterzo a sbalzo. La 10 HP è prodotta in soli tre esemplari, e viene sovrastata dal successo della vettura che viene dopo di lei ed in qualche modo la sostituisce: la 12 HP.


1

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 2,810
Larghezza ..... nd
Altezza ..... nd
POSTI 4
PORTE ..... nd
PESO ..... 900 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1082 cc
Cilindri 2
Potenza ..... 10 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... 3 marce

FRENI
Anteriore ..... nd
Posteriore ..... nd
VELOCITÀ MASSIMA ..... 45 km/h
PREZZO ..... Lire 9.000

12 HP

Produzione 1901 - 1902
Carrozzeria Phaeton - Runabout

Il progetto della 12 HP, in produzione dal 1901 al 1902, si deve all'ing. Giovanni Enrico, successore dell'ing. Faccioli, padre dei primi modelli Fiat. È la prima vettura della Casa torinese dotata di motore a quattro cilindri in linea disposti su doppio blocco, quindi a coppie, sistemato nella parte anteriore della vettura: un passo in avanti sostanziale sia dal punto di vista della tecnologia che da quello delle prestazioni. Questo propulsore, della considerevole cilindrata di 3768 cc, sviluppa una potenza di 16 Cv a 1.200 giri al minuto, e porta la vettura ad una velocità massima di 70 chilometri orari. Il suo consumo dichiarato è di 20 litri di benzina per percorrere 100 chilometri di strada. Sempre nel 1901, verso la fine dell'anno, ne arriva anche un nuovo modello equipaggiato con un più potente 4 cilindri di 7475 cc da 28 Cv a 750 giri al minuto, in grado di toccare i 90 chilometri orari. Il consumo di benzina, in realtà non troppo parco, è di 20 litri ogni 100 chilometri di percorrenza. Da segnalare anche, sugli ultimi esemplari prodotti, la presenza di radiatori a nido d'ape, in luogo dei più tradizionali a serpentina: una soluzione che contribuisce a rendere più gradevole l'aspetto dell'auto, non più "appesantita" da organi meccanici esterni, di certo antiestetici. Ma la vera novità è rappresentata da una produzione che comincia ad assomigliare a quella in serie, con un numero per quei tempi sostanzioso di auto: ben 106 pezzi. La 12 HP poi, è la prima vettura Fiat ad essere esportata e venduta oltre i confini italiani, e più specificamente sul mercato francese. Oltre a quella turismo, ne viene realizzata anche una versione sportiva da essa derivata e carrozzata dal torinese Alessio, la 12 HP Corsa: questa può ospitare due soli passeggeri, ed ha un cofano allungato, in ossequio ai canoni estetico-funzionali delle vetture sportive di allora. Ma soprattutto un motore ritoccato al fine di poter raggiungere i 78 chilometri orari, anche in virtù della sensibile diminuzione di peso, passato dagli 800 chilogrammi (a vuoto) della versione normale agli appena 600 di questa Corsa. Lo sbocco naturale per un modello del genere, se non altro per le prestazioni fuori dal comune, è senza dubbio quello delle gare sportive: nel novembre del 1902 infatti, una 12 HP Corsa partecipa alla competizione motoristica tra Fiat e Panhard su un percorso tra Villanova e Bologna, aggiudicandosi il primo posto dopo aver percorso gli oltre 300 chilometri previsti alla velocità media, notevole per l'epoca, di oltre 35 chilometri orari.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,270
Larghezza ..... m 1,630
Altezza ..... m 1,650

POSTI 4

PORTE ..... nd

PESO ..... 800 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3768 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 16 Cv

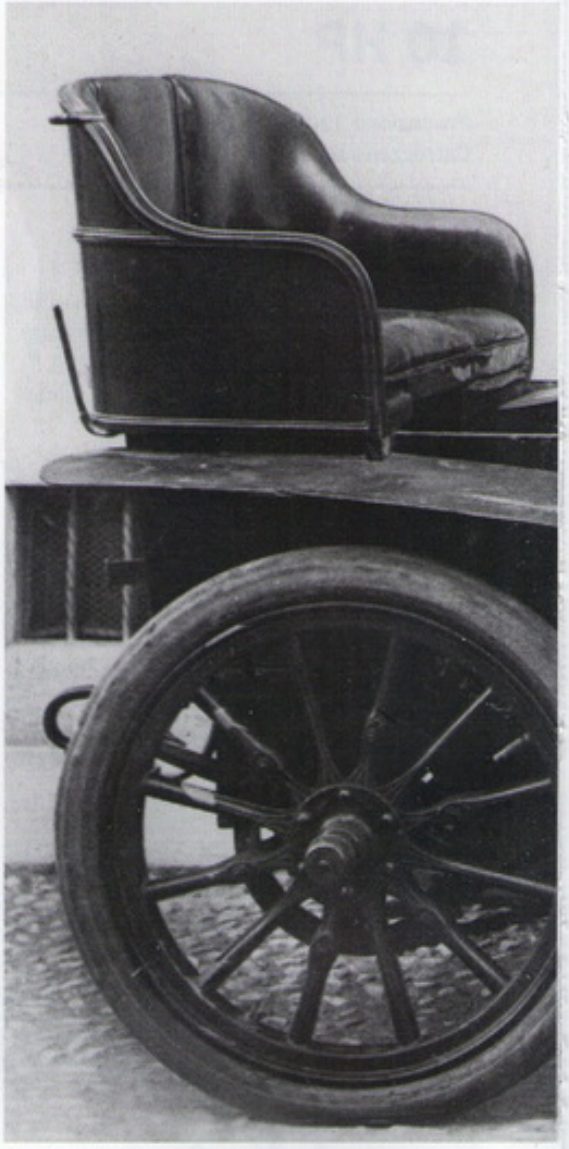
TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

FRENI
Anteriore ..... nd
Posteriore ..... nd

VELOCITÀ MASSIMA ..... 70 km/h

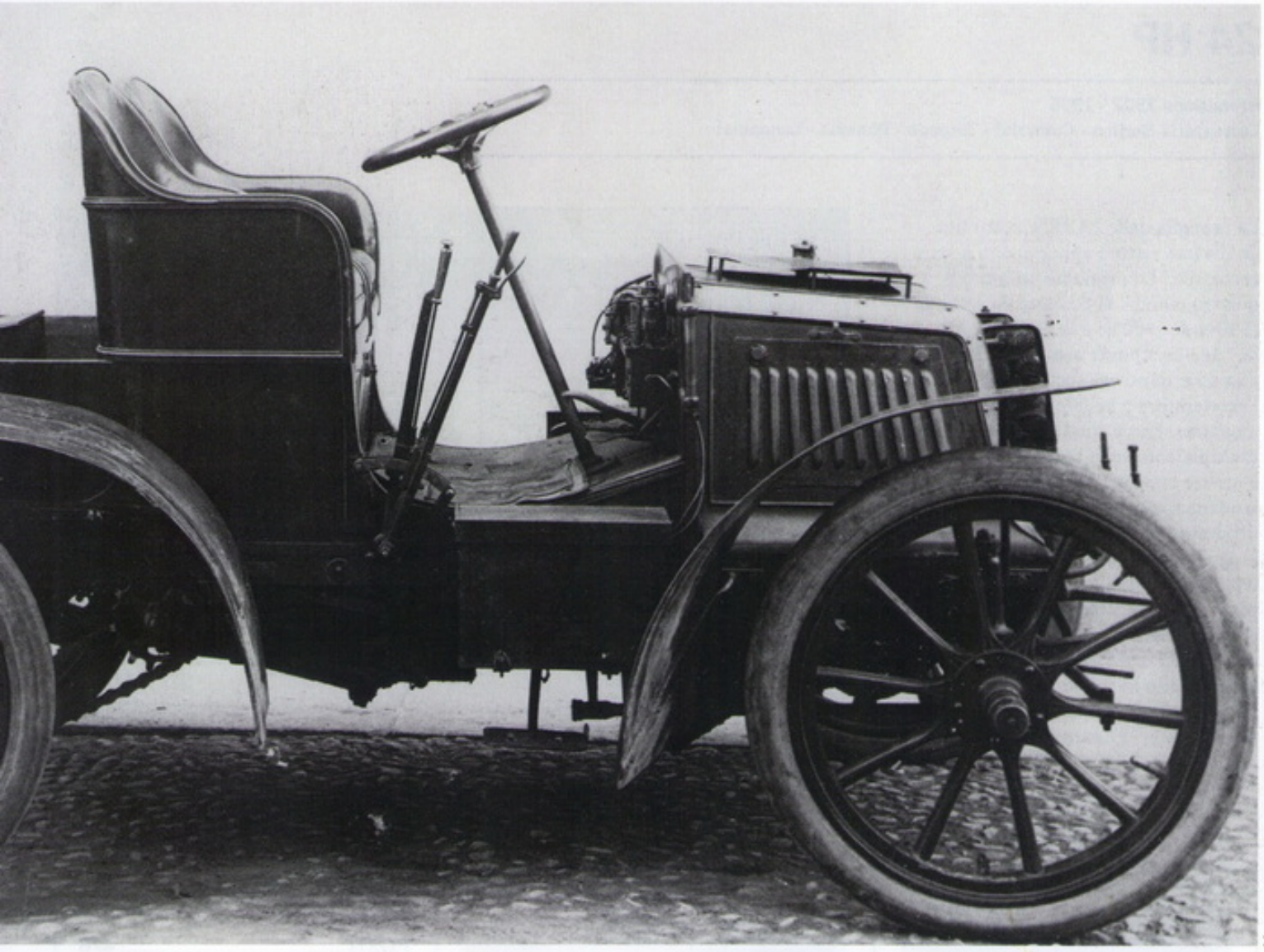
PREZZO ..... Lire 12.000



1. Una Fiat 12 HP carrozzata doppio phaeton
2. La Fiat 12 HP nella versione con copertura
3. Una Fiat 12 HP Corsa

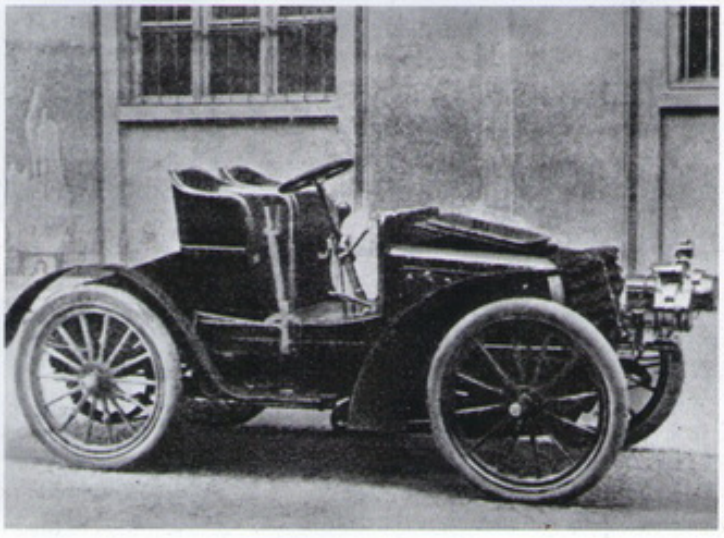
LA TECNICA

Il propulsore della Fiat 12 HP ha una struttura, detta biblocco, costituita da due fusioni che incorporano ciascuna una coppia di cilindri. Il sistema di distribuzione è quello più diffuso al tempo per la semplicità e l'affidabilità, con le valvole di aspirazione automatiche e quelle di scarico laterali azionate direttamente dall'asse a camme. Inizialmente dotato di un classico radiatore a serpentina, riceve poi un più moderno radiatore a nido d'ape.



1

2



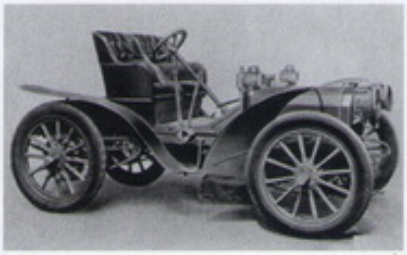
3

24 HP

Produzione 1902 - 1906
Carrozzeria Berlina - Cabriolet - Torpedo - Phaeton - Landaulet

La famiglia delle 24 HP è costituita da diverse vetture appartenenti a serie successive. La prima ha un motore quattro cilindri di 6371 cc, la seconda (1904) di 6902 cc e la terza (1905) di 7363 cc. Queste auto presentano una serie di novità sostanziali, tra cui l'acceleratore a pedale, ed il cambio a quattro marce con frizione a dischi multipli (solo sulla terza serie). La 24 HP è inoltre la prima Fiat con carrozzeria landaulet, e proprio per questo viene prodotta con passo di tre misure diverse: lungo, medio e corto. Ne esiste anche una quarta serie, del 1906, con prestazioni leggermente migliorate (85 chilometri orari di velocità massima contro i 75 della precedente) pur mantenendo lo stesso motore di 7363 cc. Nel complesso, la famiglia delle 24 HP può contare 957 esemplari prodotti.

1



FOCUS
La 24 HP Corsa

Nel 1902 arriva la 24 HP Corsa, che può a buon diritto essere considerata la prima Fiat creata appositamente per le competizioni. È equipaggiata con un motore quattro cilindri di 7238 cc con 40 Cv, che la spinge ad una velocità di punta di 95 chiometri orari. Al debutto, nella corsa in salita Sassi-Superga del 1902, coglie subito la vittoria con Vincenzo Lancia al volante.

1. La Fiat 24 HP con carrozzeria landaulet in una ricostruzione storica
2. Uno dei primi esemplari della Fiat 24 HP
3. Una Fiat 24 HP in una versione carrozzata torpedo

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,000
Larghezza ..... m 1,380
Altezza ..... m 2,350

POSTI 4/6

PORTE 2/4

PESO ..... 1.700 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 6371 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 32 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... nd
Posteriore ..... nd

VELOCITÀ MASSIMA ..... 75 km/h

PREZZO ..... Lire 15.500

60 HP

Produzione 1904 - 1906
Carrozzeria Berlina - Phaeton

1

Con la 60 HP, per la prima volta la Fiat spinge i motori delle proprie automobili oltre i 10 litri di cilindrata. Per l'esattezza, il quattro cilindri da 60 Cv a 1.200 giri al minuto ha una cubatura di 10563 cc. Come già avvenuto nel caso della 24 HP, anche per la 60 HP la Fiat realizza una versione sportiva Corsa nel 1903, un anno prima della produzione in serie della vettura. Equipaggiata con un supermotore di 10603 cc in grado di erogare una potenza di quasi 61 Cv e di raggiungere una velocità di punta di oltre 120 chilometri orari, la 60 HP Corsa conquista subito la vittoria nella Targa Florio, mentre l'anno successivo si aggiudica il meeting di Redville negli Stati Uniti. Quanto alle versioni di serie, la 60 HP adotta nel 1905 una variante del propulsore quattro cilindri di 10597 cc. L'auto viene realizzata in due versioni, a passo corto e lungo, entrambe con il telaio in acciaio. La 60 HP viene destinata ai grandi mercati d'esportazione dell'epoca, e venduta complessivamente in 90 esemplari. Nel 1907 se ne realizza anche una versione con motore a sei cilindri con triplo blocco e cilindrata di ben 11040 cc, che sviluppa una potenza di 65 Cv a 1.200 giri al minuto per una velocità massima di 90 chilometri orari. Il consumo medio di carburante è, di conseguenza, piuttosto alto: 25 litri ogni 100 chilometri.

1. La Fiat 60 HP Corsa che nel 1911 si aggiudica il Grand Prix de France
2. La Fiat 60 HP guidata dal pilota Salmson

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,450
Larghezza ..... m 1,500
Altezza ..... m 2,550

POSTI 6/7

PORTE 2/4

PESO ..... 1.120 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 10563 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 60 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... nd
Posteriore ..... nd

VELOCITÀ MASSIMA ..... 80 km/h

PREZZO ..... Lire 24.500

Brevetti

Produzione 1905 - 1912
Carrozzeria Coupé - Berlina - Cabriolet

Quest'auto deve il suo nome ad una circostanza particolare. Quando le officine Ansaldi sono messe in liquidazione, nel 1905, vengono assorbite dalla Fiat che le riorganizza sotto il nome di Brevetti Fiat a partire dal 1906.
E il primo modello uscito da questa nuova fabbrica prende perciò la denominazione Brevetti (prima è chiamata Fiat-Ansaldi 10-12 HP). Origini a parte, sono significative le innovazioni tecniche presenti su questa vettura, a cominciare dal telaio a longheroni sagomati e dalla trasmissione ad albero cardanico (quindi non più tramite catene) con gruppo differenziale-coppia conica. Il motore è un quattro cilindri in linea con accensione tramite magnete a bassa tensione (i primi modelli, quelli successivi invece ad alta), da 20 Cv che diventano 25 nella versione potenziata Brevetti 2, disponibile dal 1909. Quest'ultima ha un passo più lungo (3,065 metri) ed una velocità massima di poco inferiore (55 chilometri orari), e tuttavia mantiene l'albero di trasmissione centrale e longitudinale.

1

1. Una Fiat Brevetti carrozzata cabriolet royale, verniciata di bianco con banda laterale rossa
2. Esemplare di Fiat Brevetti cabriolet royale, in un'elegante tinta nero lucido

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,215
Larghezza ..... m 1,650
Altezza ..... nd

POSTI 4/5

PORTE 2

PESO ..... 1.200 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3052 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 20 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

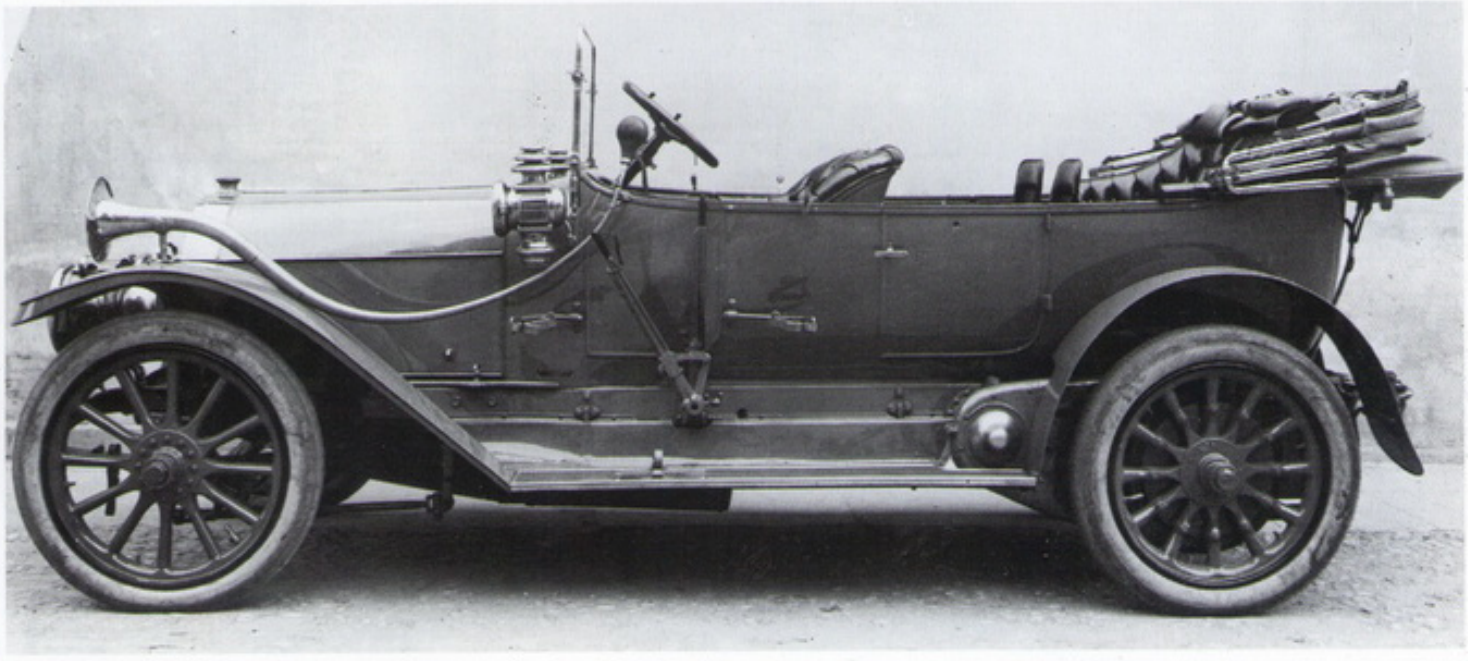
FRENI
Anteriore ..... nd
Posteriore ..... nd

VELOCITÀ MASSIMA ..... 60 km/h

PREZZO ..... Lire 18.000

28-40 HP

Produzione 1907 - 1908
Carrozzeria Berlina - Torpedo



1

La 28-40 HP discende direttamente dalla Targa Florio Corsa che trionfa nell'omonima gara del 1907 contro una nutrita pattuglia di concorrenti francesi, ottenendo un primo ed un secondo posto con al volante i piloti Felice Nazzaro e Vincenzo Lancia. Il motore che la equipaggia, un classico quattro cilindri in linea doppio blocco, è lo stesso, solo con qualche cavallo in meno: 42 anziché i 60 della versione da competizione (che tocca una velocità massima di 100 chilometri orari). La 28-40 HP è disponibile con carrozzeria realizzata dal torinese Marcello Alessio in tre versioni dal passo diverso: comune (2,90 metri), lungo (3,20 metri) ed extralungo (3,40 metri). In dotazione anche ad alcuni reparti dell'Esercito, la 28-40 HP viene prodotta nel biennio 1907-1908 e venduta in 953 unità.

2

1. La Fiat 28-40 HP, di impostazione estetica classica, con preferenza per la variante torpedo
2. La Fiat 28-40 HP Corsa, con, al volante, il pilota Vincenzo Lancia

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,410
Larghezza ..... m 1,740
Altezza ..... nd

POSTI 6

PORTE 4

PESO ..... 1.035 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 7363 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 42 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

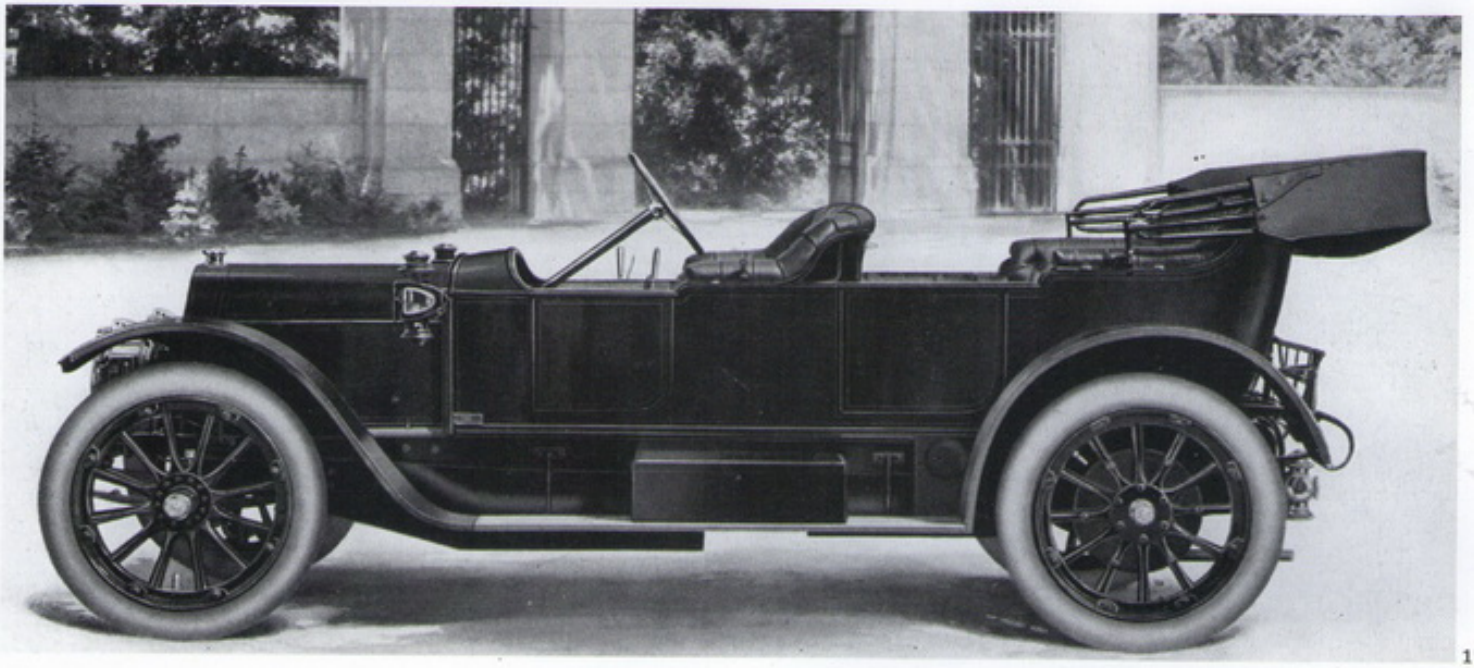
FRENI
Anteriore ..... nd
Posteriore ..... nd

VELOCITÀ MASSIMA ..... 90 km/h

PREZZO ..... Lire 24.500

35-45 HP

Produzione 1908 - 1909
Carrozzeria Torpedo - Landaulet



1

Questa 4/6 posti dalle dimensioni generose può contare su un motore con sei cilindri in linea disposti in tre blocchi e 7408 cc di cilindrata, che grazie ai suoi 50 Cv spinge la vettura alla velocità di punta di 90 chilometri orari. È possibile averla con due passi di diversa lunghezza (3,30 e 3,50 metri), e la carrozzeria è inoltre personalizzabile a seconda dei gusti con tipologie landaulet e torpedo. Ciononostante, la 35-45 HP non ha molta fortuna in patria (solo 106 gli esemplari prodotti) ed è destinata prevalentemente al mercato d'esportazione. Molto meglio va con la versione successiva, la 35-50 HP, apprezzata anche all'estero: sono 300 le unità vendute di quest'ammiraglia.

1. L'allestimento torpedo a quattro porte della Fiat 35-45 HP. Può essere considerata la versione tipo di questo modello
2. La variante della Fiat 35-45 HP con carrozzeria landaulet è particolarmente apprezzata

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,510
Larghezza ..... nd
Altezza ..... nd

POSTI 4/6

PORTE 2/4

PESO ..... 1.130 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 7408 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 50 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

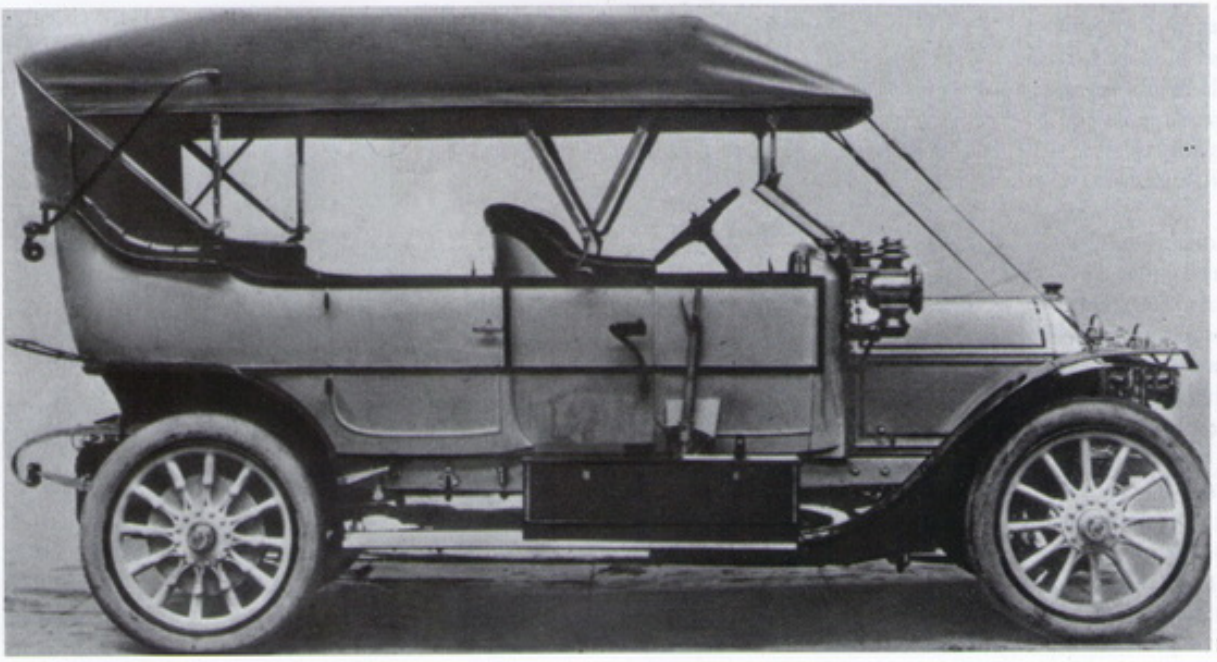
FRENI
Anteriore ..... nd
Posteriore ..... nd

VELOCITÀ MASSIMA ..... 90 km/h

PREZZO ..... Lire 19.000

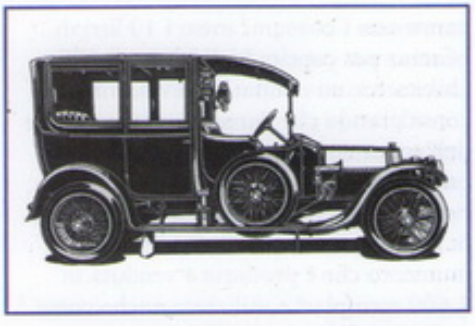
20-30 HP

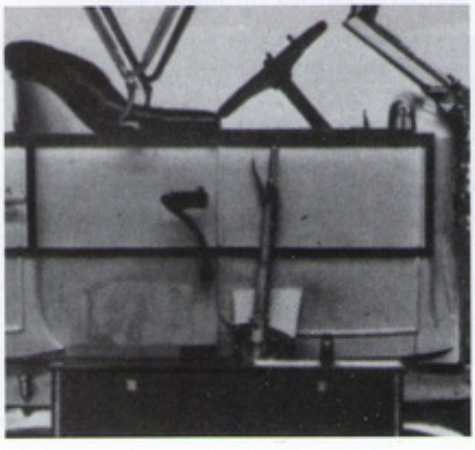
Produzione 1908 - 1910
Carrozzeria Torpedo - Berlina



1. La Fiat 20-30 HP torpedo ha una copertura trattenuta anteriormente da tiranti fissati sulla carrozzeria. Da notare il parabrezza con vetro a doppia angolatura
2. Nella versione chiusa la Fiat 20-30 HP la ruota di scorta è sistemata lateralmente
3. Particolare del cambio a leva laterale della Fiat 20-30 HP

Questa vettura fa il paio con la 18-24 HP, insieme alla quale costituisce l'offerta Fiat nel settore delle auto di dimensioni medie e relativamente compatte, perciò teoricamente più popolari, anche se il prezzo di 21.000 lire non va certo a suffragare una tesi del genere. Ma sicuramente la 20-30 HP ha maggior fortuna rispetto alla 18-24 HP, dal momento che è costruita fino al 1910 e ne vengono venduti più di 700 esemplari. Il telaio è in acciaio e la carrozzeria può essere aperta o chiusa, mentre il parabrezza ha la caratteristica della doppia angolatura. Dal punto di vista tecnico, poi, è da segnalare la presenza della trasmissione di tipo ad albero in blocco al retrotreno, un brevetto della Fiat. Il motore è un quattro cilindri in linea di 4939 cc e 35 Cv, in grado di far toccare alla 20-30 HP la velocità massima di 75 chilometri l'ora. Il cambio è a quattro marce più la retromarcia, azionata da un comando a leva laterale.





SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,300
Larghezza ..... m 1,820
Altezza ..... nd

POSTI 4/6

PORTE 4

PESO ..... 1.340 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4939 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 35 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... nd
Posteriore ..... nd

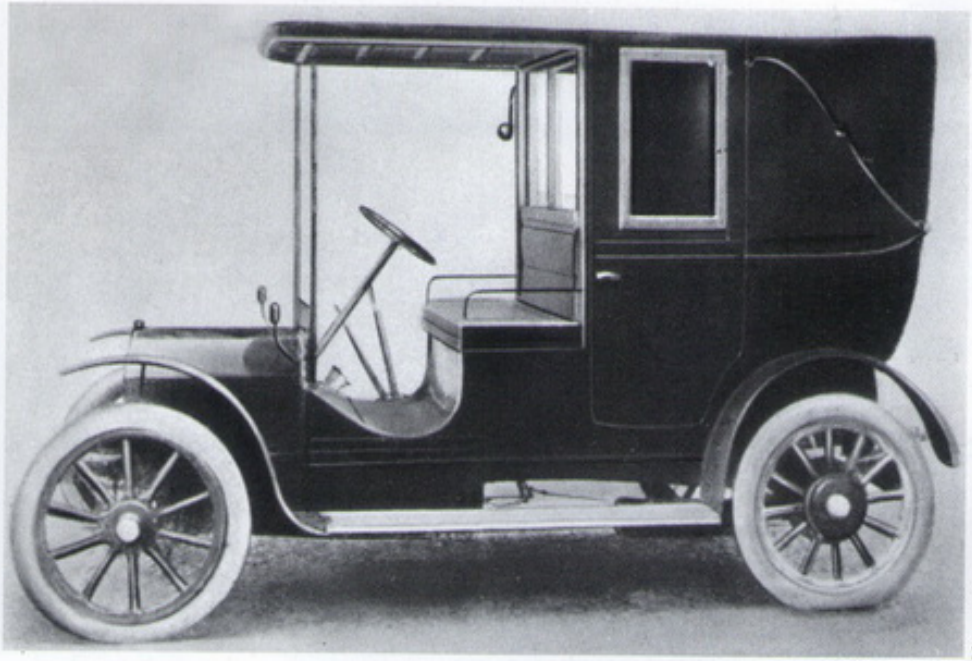
VELOCITÀ MASSIMA ..... 75 km/h

PREZZO ..... Lire 21.000

1 Fiacre

Produzione 1908 - 1910
Carrozzeria Berlina

1. Le dimensioni compatte sono la forza della Fiat 1 Fiacre, vera antesignana della mobilità urbana
2. Due esemplari della Fiat 1 Fiacre per le vie cittadine



1

La Fiat 1 Fiacre rappresenta un punto di svolta importante per la Casa torinese. Innanzitutto perché è la prima vettura ideata e costruita appositamente per il trasporto pubblico di persone e commerciale, con relativa carrozzeria caratteristica: a bordo c'è abbastanza spazio per cinque persone, mentre il bagagliaio può trasportare fino a 150 chili di valigie o merce di vario tipo. Da sottolineare, poi, le particolari specifiche del motore, dalle dimensioni compatte e inusuali. Il quattro cilindri in linea ha, infatti, una cilindrata molto più contenuta (2009 cc) rispetto alle abitudini dell'epoca, ma soprattutto la Fiat in questo caso utilizza per la prima volta nel gruppo propulsore la soluzione del monoblocco con carter che racchiude anche il cambio di velocità, in un accoppiamento che viene poi definito "a barca" e ripreso anche da alcuni costruttori al di fuori dei confini nazionali. In realtà è un'altra Casa torinese, l'Aquila Italiana, in attività dal 1905 al 1917, a proporre per prima e con successo una soluzione di questo tipo, scelta anche dalla Fiat per la 1 Fiacre. Questo motore, agile e quindi particolarmente adatto all'utilizzo in prevalenza cittadino, grazie ai suoi 16 Cv permette di raggiungere la velocità di 60 chilometri orari, ma soprattutto di mantenere i consumi entro i 10 litri di benzina per coprire la distanza di 100 chilometri: un risultato convincente, considerando che parecchie tra le vetture dell'epoca consumano fino al doppio di carburante. La 1 Fiacre ha un buon riscontro dal punto di vista commerciale in Italia ma anche in altri paesi, dal momento che è prodotta e venduta in 1.600 esemplari e utilizzata anche come taxi sia in Europa che oltreoceano.

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,730
Larghezza ..... m 1,500
Altezza ..... m 1,850

POSTI 5

PORTE 2

PESO ..... 1.370 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2009 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 16 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... nd
Posteriore ..... nd

VELOCITÀ MASSIMA ..... 60 km/h

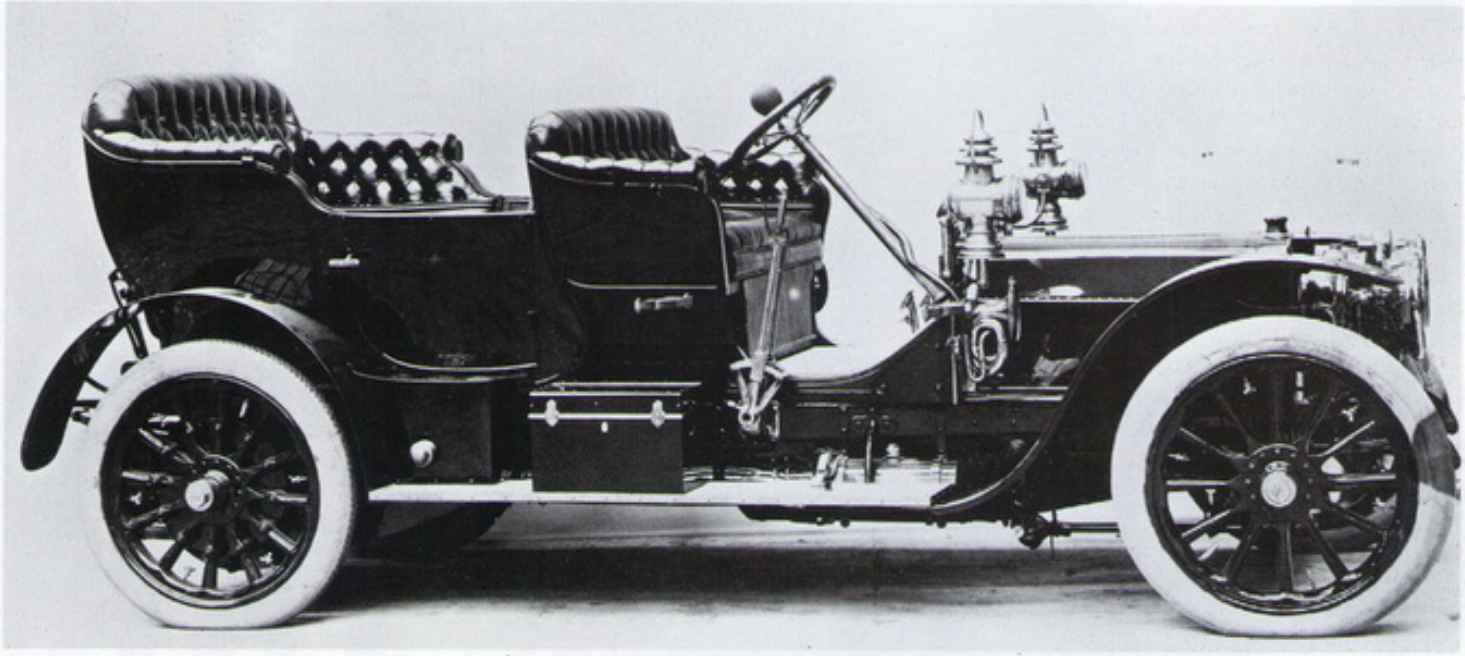
PREZZO ..... Lire 14.500

FIAT

50 HP

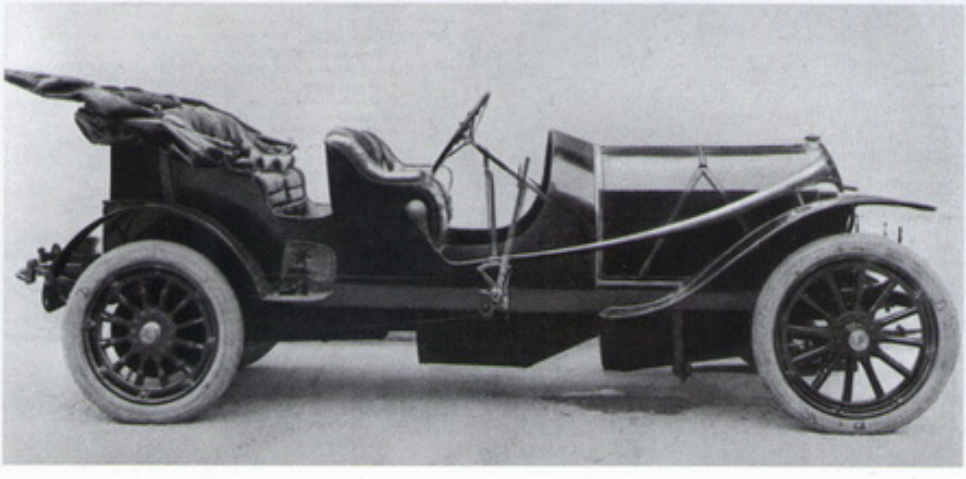
Produzione 1908 - 1910
Carrozzeria Torpedo

1. La Fiat 50 HP nell'allestimento torpedo più ricco
2. Uno degli esemplari della Fiat 50 HP dalla vocazione più sportiva



1

La 50 HP, detta anche 35-50 HP, si distingue per un'estetica sicuramente più accattivante della media, tanto da essere con ragione ritenuta un'auto top class per l'epoca. Dotata di una linea abbastanza filante ed una carrozzeria a "4 baquets" dal tocco sportivo, la 50 HP ha un motore a quattro cilindri in linea sistemato all'anteriore, con struttura biblocco e cilindrata di 7430 cc, i cui 50 Cv permettono una velocità massima di 90 chilometri orari. È prodotta in 300 esemplari ed esportata anche all'estero, soprattutto nella versione con trasmissione a catena o con il solo telaio, a differenza del mercato italiano, dove è possibile personalizzarla secondo i gusti della clientela nazionale.



2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,440
Larghezza ..... m 1,740
Altezza ..... nd

POSTI 6

PORTE 2/4

PESO ..... 1.600 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 7430 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 50 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... nd
Posteriore ..... nd

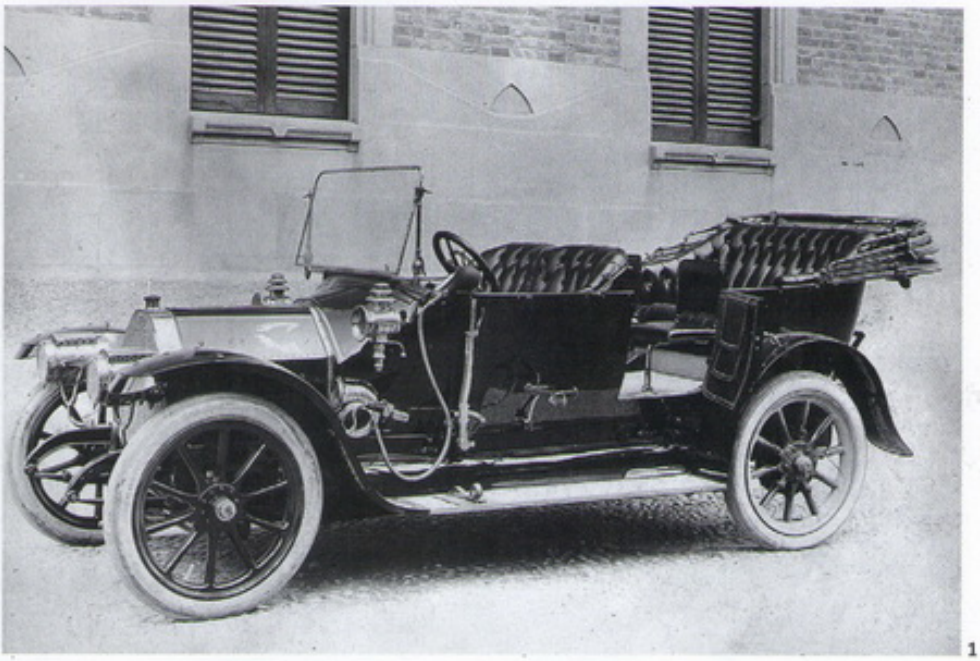
VELOCITÀ MASSIMA ..... 90 km/h

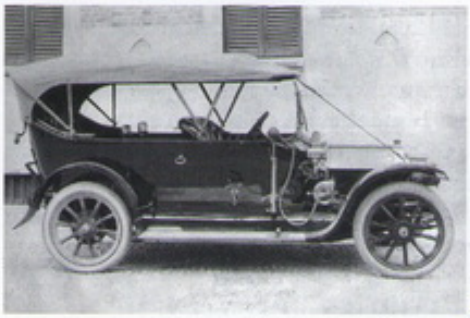
PREZZO ..... Lire 24.500

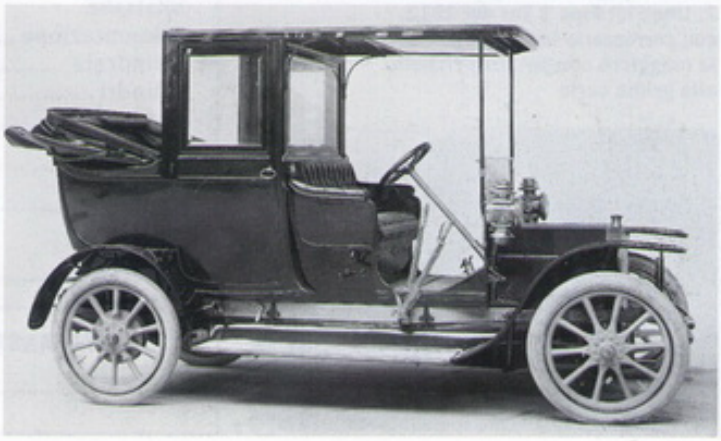
Tipo 1-2

Produzione 1910 - 1920
Carrozzeria Torpedo - Cabriolet

La Tipo 1 è la prima di una serie di modelli prodotti dalla Fiat a partire dal 1910 con motori di cilindrate via via crescenti. La Tipo 1 è la più piccola e diffusa, con 1.300 esemplari costruiti, e monta un propulsore quattro cilindri in linea di 1847 cc da 15 Cv, che le permette una velocità massima tra i 55 ed i 65 chilometri orari. La vettura è prodotta in diverse carrozzerie, compresa quella furgoncino, fino al 1915 con l'ultima versione A (disponibile anche nella tipologia Taxi). La Tipo 2 deriva dalla Tipo 1: misure, ingombri e soluzioni tecniche coincidono, eccezion fatta per il motore, che sale di cilindrata e raggiunge i 2612 cc, per una velocità di punta di 70 chilometri orari. Costruita in 908 esemplari, è la prima auto usata per fini militari durante la campagna di Libia. La produzione continua fino al 1920, con la Tipo 2 B: questo modello è l'evoluzione più fortunata della 2 (oltre 10.000 esemplari costruiti), viene realizzato in diverse varianti, e resta in commercio per otto anni. Può contare su un motore più grande: la cilindrata passa infatti da 2,6 a 2,8 litri, e la potenza da 20 a 26 Cv, che diventano 28 nella seconda e ultima serie del 1918. In questo caso aumenta anche la velocità di punta, passando da 70 a 75 chilometri orari.


1


2


3

1. Una Fiat Tipo 1 A del 1912
2. La Fiat 50 HP torpedo con classica copertura a tiranti
3. Una versione carrozzata cabriolet royal della Fiat 50 HP

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,782
Larghezza ..... nd
Altezza ..... nd

POSTI 4/5

PORTE 2/4

PESO ..... 1.250 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1847 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 15 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

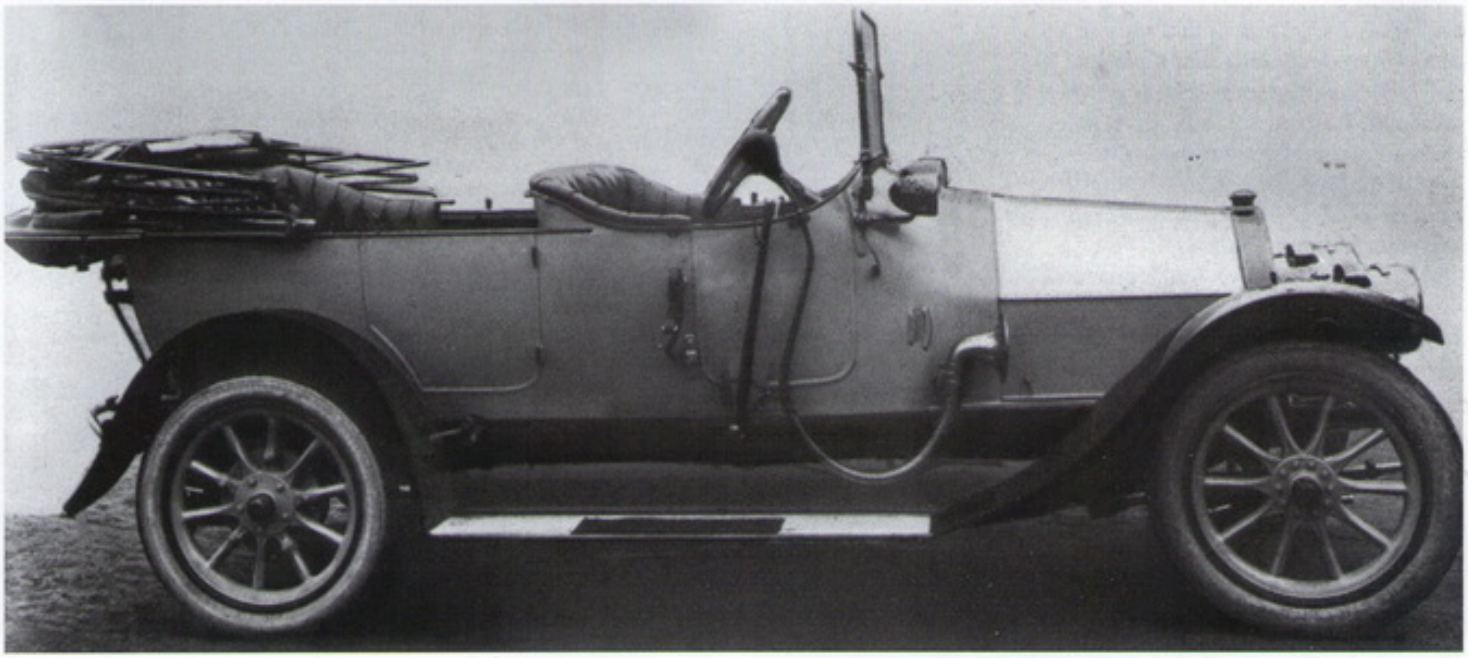
FRENI
Anteriore ..... nd
Posteriore ..... nd

VELOCITÀ MASSIMA ..... 55 km/h

PREZZO ..... Lire 14.500

Tipo 3

Produzione 1910 - 1921
Carrozzeria Torpedo - Berlina - Landaulet



1

Nella Tipo 3, rispetto alle due precedenti, aumenta ancora la cilindrata, che tocca quasi i quattro litri. I cavalli diventano 32 a 1.600 giri, per una velocità massima di quasi 80 chilometri orari ed un consumo di 22 litri di benzina per 100 chilometri. Ma le novità più sostanziose riguardano la meccanica e le soluzioni tecniche, a cominciare proprio dal propulsore. La geometria a "barca" viene abbandonata, quindi gruppo motore, frizione e cambio non sono più racchiusi in un blocco unico. C'è poi un primo e rudimentale impianto elettrico per alimentare le luci anteriori e posteriori. Anche in questo caso sono diverse le possibilità di scelta per la carrozzeria, tra cui le tipologie torpedo e landaulet. Nel 1912 arriva anche la Tipo 3 A, in produzione fino al 1921 che può contare su un motore più potente (4.4 da 40 Cv) e viene offerta nella sola carrozzeria torpedo. Interessante notare come questo modello è munito di un impianto elettrico che comprende sia un motorino d'avviamento che i gruppi ottici. Sempre nel 1912 la Fiat mette sul mercato anche la Tipo 3 Ter, che monta lo stesso motore della 3 A pur avendo dimensioni più compatte ed un peso inferiore. Di conseguenza, le prestazioni migliorano. Da segnalare, infine, anche una versione Spinto con motore da 45 Cv, in grado di raggiungere la velocità massima di 95 chilometri orari.

1. La Fiat Tipo 3 torpedo del 1910, in un'immagine dell'epoca
2. Una Fiat Tipo 3 Ter del 1912, con carrozzeria landaulet. Da notare la maggiore compattezza rispetto alla prima serie

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,332
Larghezza ..... m 1,510
Altezza ..... nd

POSTI 4/6

PORTE 2/4

PESO ..... 1.550 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3969 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 32 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... nd
Posteriore ..... nd

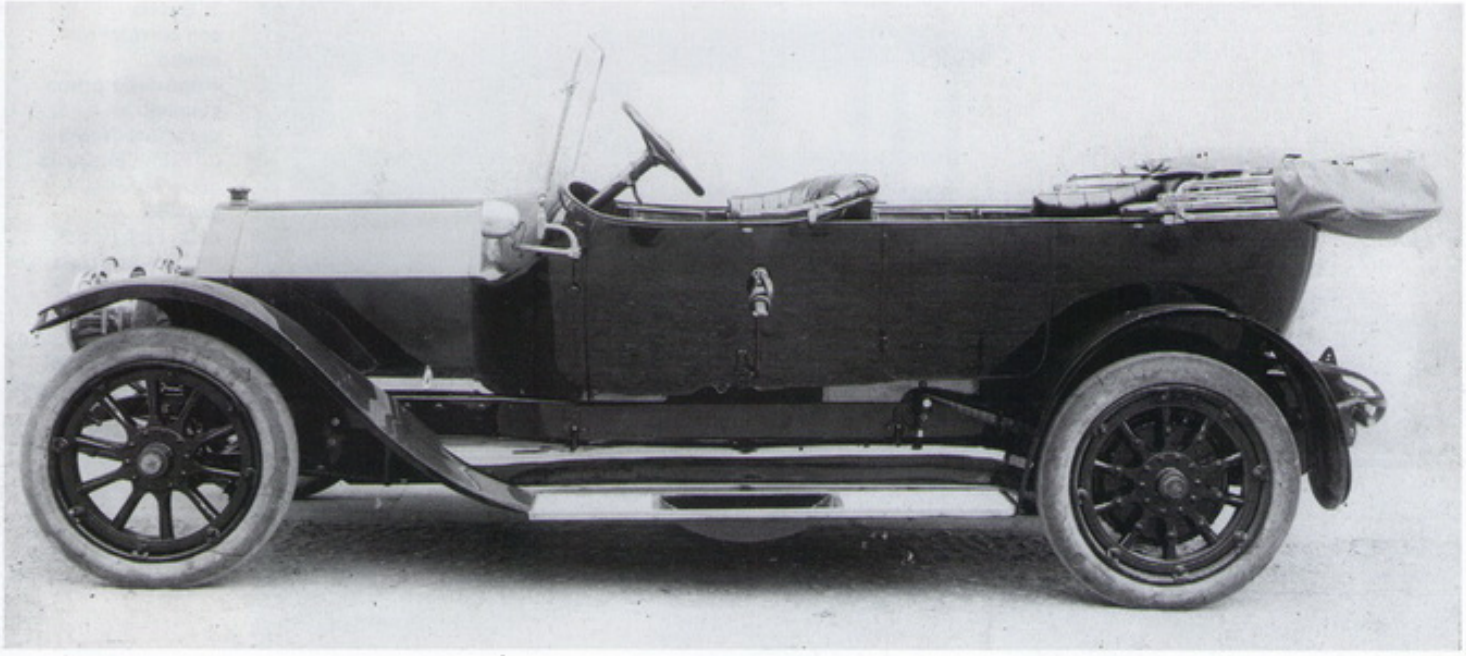
VELOCITÀ MASSIMA ..... 80 km/h

PREZZO ..... Lire 21.000

Tipo 4

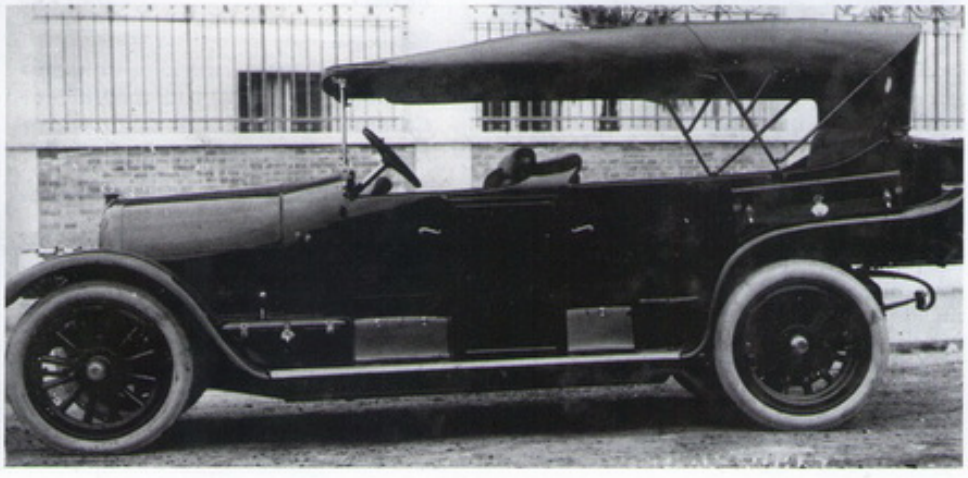
Produzione 1910 - 1918
Carrozzeria Torpedo

1. La Fiat Tipo 4 carrozzata torpedo
2. La Fiat Tipo 4 militare. Una simile è utilizzata da Vittorio Emanuele III di Savoia



1

La Tipo 4 comincia ad essere considerata, vista l'eleganza del modello ed il prezzo di 24.000 lire, una vettura di un certo livello. Non a caso, una sua versione torpedo militare viene usata dal re d'Italia Vittorio Emanuele III nel corso della Prima guerra mondiale. Il propulsore continua ad essere un quattro cilindri in linea, ma stavolta la cilindrata sale a 5,7 litri: i suoi 45 Cv permettono alla Tipo 4 di toccare una velocità massima di 100 chilometri orari. Com'è facile da intuire, i consumi non sono esattamente parchi: per fare 100 chilometri occorrono ben 26 litri di benzina. La Tipo 4 rimane in produzione per un periodo di tempo abbastanza lungo, dal 1910 al 1918, ed è prodotta in 684 esemplari.



2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,332
Larghezza ..... m 1,550
Altezza ..... nd

POSTI 6

PORTE 2/4

PESO ..... 1.600 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 5699 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 45 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

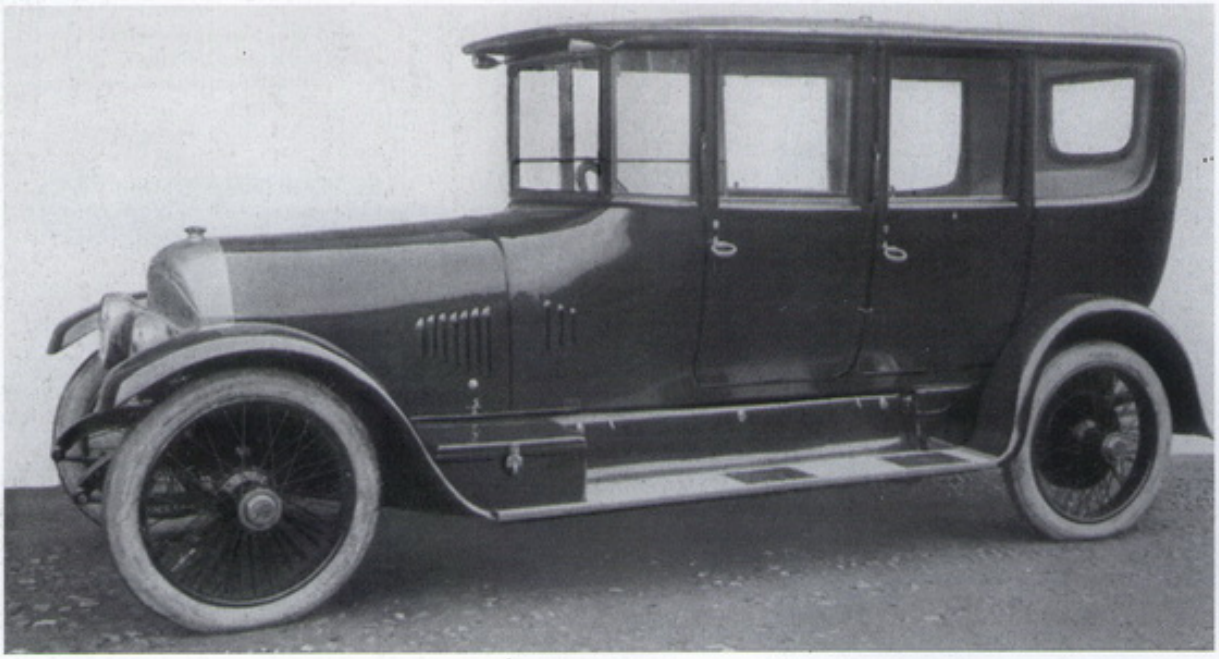
FRENI
Anteriore ..... nd
Posteriore ..... nd

VELOCITÀ MASSIMA ..... 100 km/h

PREZZO ..... Lire 24.000

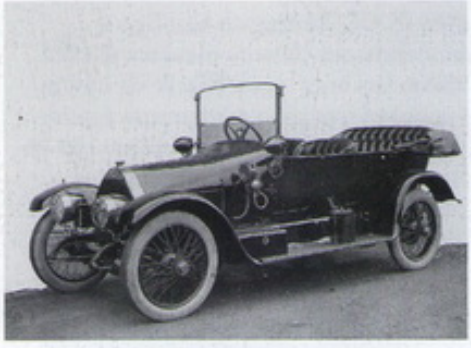
Tipo 5

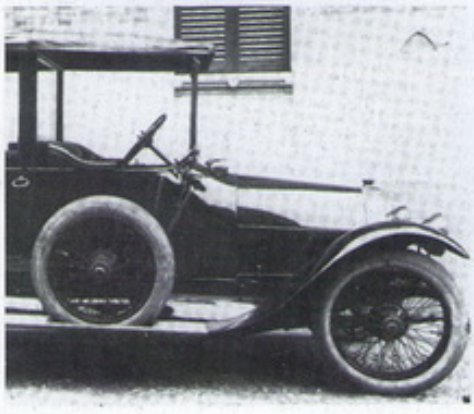
Produzione 1910 - 1916
Carrozzeria Berlina - Torpedo - Limousine -



1. Quella con carrozzeria chiusa è una delle prime versioni della Fiat Tipo 5
2. Tutta l'eleganza della variante torpedo della Fiat Tipo 5, molto apprezzata dal pubblico
3. Particolare della veduta laterale della Fiat Tipo 5, con la ruota di scorta sistemata sullo sportello

La Tipo 5 si inserisce di diritto nel novero delle vetture dal blasone importante per l'epoca. Il suo motore mantiene la geometria dei quattro cilindri in linea, come nella Tipo 4, guadagnando tuttavia in potenza: la cilindrata è infatti salita a 9025 cc, così come i consumi, decisamente elevati, che si attestano sui 38 litri di benzina per coprire la distanza classica dei 100 chilometri. A livello tecnico c'è l'introduzione di un compensatore sulle balestre, primo e rudimentale antenato di quelli che successivamente saranno gli ammortizzatori. Da segnalare poi la presenza, su alcuni modelli, di vetri ricurvi sul parabrezza (con elementi laterali inclinati) e sul lunotto posteriore, mentre alcuni modelli a partire dal 1915 sono dotati di impianto elettrico con tensione a 12 volt. Ne vengono prodotte 457 esemplari in sei anni, ad un prezzo di partenza di 17.000 lire, con carrozzerie per lo più limousine e torpedo Bateau.





SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,485
Larghezza ..... nd
Altezza ..... nd

POSTI 6

PORTE 4

PESO ..... 1.850 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 9025 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 75 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... nd
Posteriore ..... nd

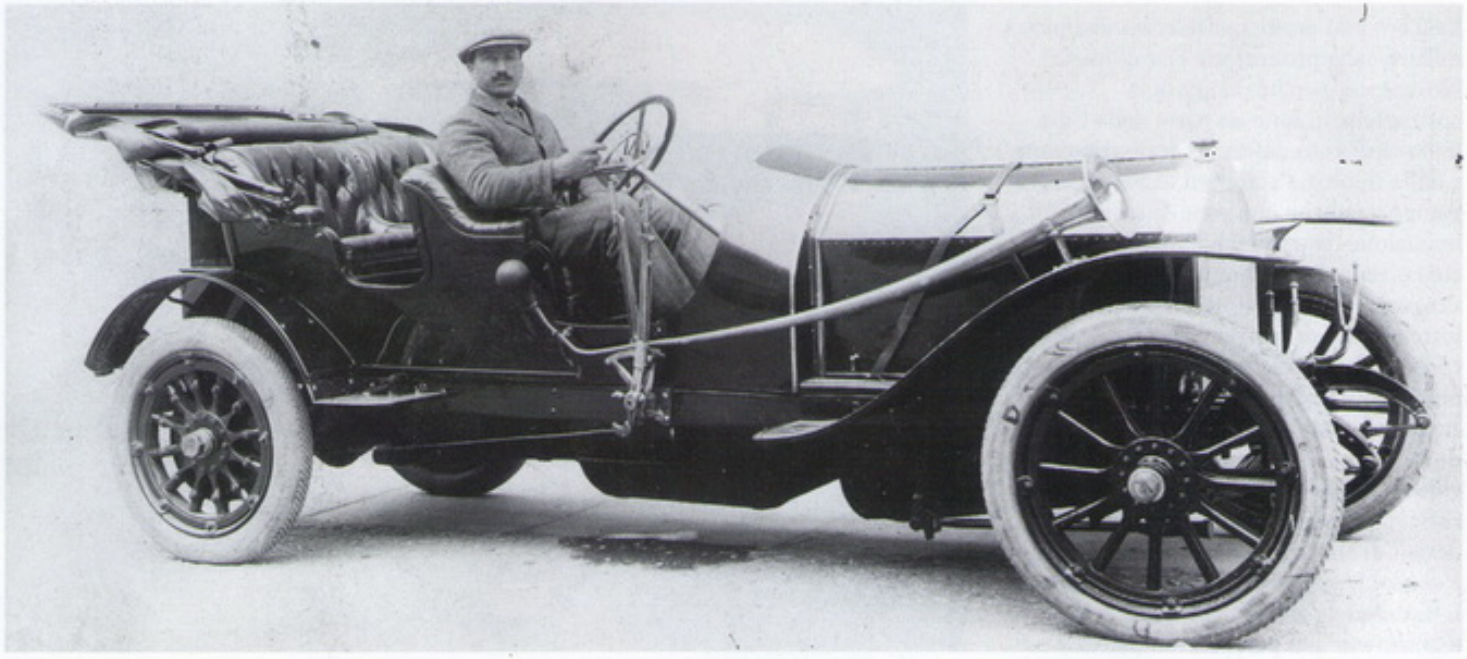
VELOCITÀ MASSIMA ..... 80 km/h

PREZZO ..... Lire 17.000

Tipo 6

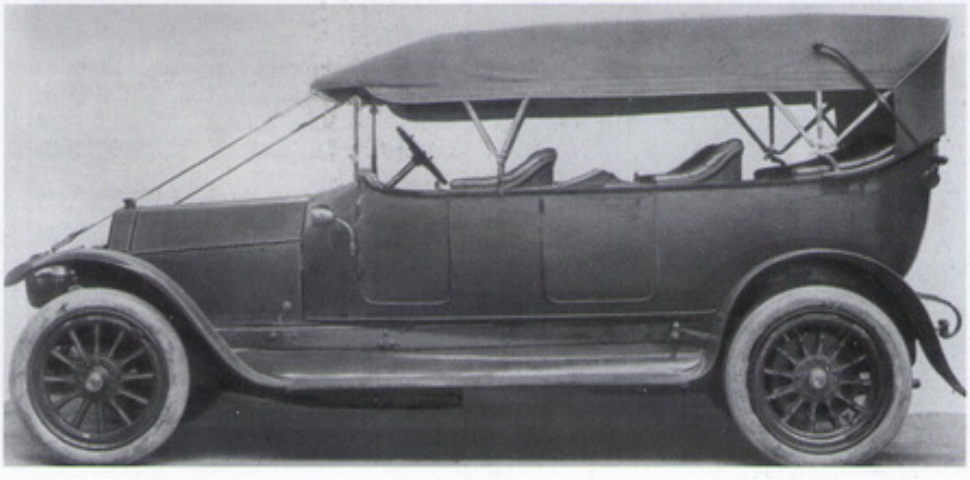
Produzione 1910 - 1914
Carrozzeria Torpedo

1. La torpedo Fiat Tipo 6
2. La copertura di uno dei primi esemplari della Fiat Tipo 6. Da notare i tiranti fissati sulla parte anteriore



1

La Tipo 6, anche denominata 50-60 HP, è la più esclusiva della gamma introdotta dalla Fiat nel 1910. Proprio per questo, gran parte degli 86 esemplari prodotti vengono destinati al ricco mercato statunitense. Il motore è lo stesso della Tipo 5, ma le prestazioni sono lievemente incrementate: ora la velocità massima è di 90 chilometri orari. A livello di misure, da segnalare che il passo è più corto di 10 centimetri sempre rispetto a quello della Tipo 5, misurando 3,150 metri. Durante il biennio 1910-1911 viene costruita anche una Tipo 7, con motore sei cilindri 3.920 da 25 Cv per una velocità massima di 75 chilometri orari, montato sul telaio delle Tipo 3 e 4. Di quest'ultima, si contano circa 50 esemplari prodotti.



2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,362
Larghezza ..... nd
Altezza ..... nd

POSTI 6

PORTE 4

PESO ..... 1.750 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 9025 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 75 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... nd
Posteriore ..... nd

VELOCITÀ MASSIMA ..... 90 km/h

PREZZO ..... Lire 17.000

Zero

Produzione 1912 - 1915
Carrozzeria Torpedo - Spider - Landaulet

1. Un esemplare di Fiat Zero ben conservato, con cerchi in tinta carrozzeria
2. La Fiat Zero torpedo
3. La Brooklands del 1913, la versione sportiva della Fiat Zero

La Zero può essere considerata una pietra miliare nella produzione Fiat di inizio Novecento, perché inaugura la costruzione in serie da parte della Casa italiana di auto dalle cilindrate contenute e dalla tipologia standard, il cui successo comporta anche una serie di tentativi di imitazione da parte dei costruttori concorrenti. Nel triennio 1912-1915 ne vengono infatti prodotte ben duemila, tutte nell'unica variante di carrozzeria torpedo. In verità, negli anni successivi se ne produce anche il solo autotelaio (con struttura in acciaio), su cui viene operata una successiva personalizzazione nelle varianti spider e landaulet per mano di carrozzieri privati, che ispirano anche il design di altri modelli dello stesso periodo e successivi, come ad esempio la Tipo 2 B. Il motore è lo stesso della Tipo 1 solo leggermente più potente: un quattro cilindri in linea da 18 Cv e 1847 cc, per una velocità massima di 70 chilometri orari ed un consumo di 12 litri di benzina ogni cento chilometri. È interessante notare l'evoluzione di questo modello nel tempo: gli esemplari prodotti durante l'ultimo anno di vita, il 1915, sono dotati di impianto elettrico e costano quasi il 15 per cento in meno (6.900 lire) di quelli della prima versione (1912), per effetto della produzione in serie su scala industriale. Da segnalare, infine, che durante il biennio 1913-1914 della Zero viene prodotta anche una variante sportiva, la Brooklands, in 78 esemplari. Quest'ultima è dotata di una carrozzeria torpedo nonché di un motore potenziato da 21 Cv, e all'anteriore sfoggia un radiatore della stessa singolare forma di quello dell'auto da corsa S 76 300 HP, che nel 1912 in Gran Bretagna percorre il miglio lanciato alla considerevole velocità di 290 chilometri orari grazie a un motore dalla cubatura fuori dal comune per quei tempi: ben 28353 cc.

1

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,660
Larghezza ..... m 1,450
Altezza ..... m 1,180

POSTI 4

PORTE 2/4

PESO ..... 900 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1847 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 18 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... nd
Posteriore ..... nd

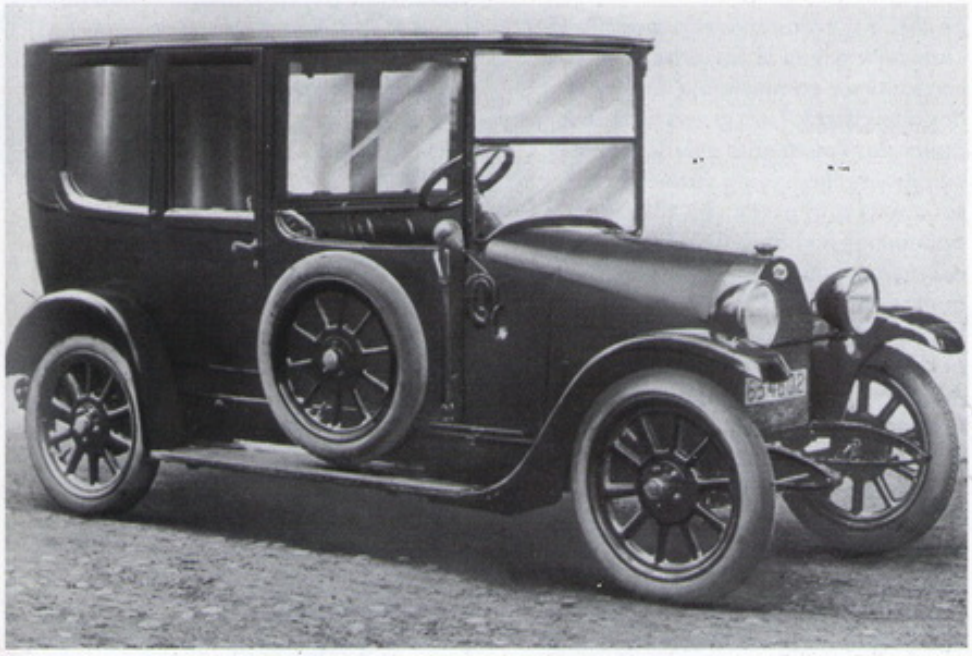
VELOCITÀ MASSIMA ..... 70 km/h

PREZZO ..... Lire 8.000

70

Produzione 1915 - 1920
Carrozzeria Berlina - Torpedo - Landaulet

Potrebbe essere definita "macchina da guerra", la Fiat 70. Il motivo è che ne vengono costruiti circa un migliaio di esemplari, quasi tutti in dotazione al Regio Esercito Italiano durante la Prima guerra mondiale e di conseguenza in piccola quantità destinati al mercato. Quest'auto incarna comunque il concetto di utilitaria di medie dimensioni, solida e robusta: viene infatti abbandonata la classica struttura a barca, che racchiude in sè gruppo motore, cambio e frizione, e viene ampliato il divano dietro per accogliere fino a tre passeggeri nell'alloggiamento posteriore. Proseguendo con le caratteristiche tecniche dell'auto, va detto che la 70 può contare su un impianto elettrico completo, nonchè su un motore di due litri che sviluppa 21 Cv, per una velocità massima di 70 chilometri all'ora, con consumi di 14,5 litri di benzina ogni cento chilometri. La ruota di scorta viene sistemata fuori su una delle due porte anteriori, e sempre all'esterno trova alloggiamento la leva per azionare i freni meccanici posteriori.



1

1. Molto apprezzata sulla Fiat 70, anche per ragioni di praticità, è la carrozzeria landaulet
2. L'uso per fini militari della Fiat 70 rende necessaria anche la produzione di versioni torpedo

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,820
Larghezza ..... nd
Altezza ..... nd

POSTI 4/5

PORTE 2/4

PESO ..... 1.435 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2001 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 21 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... nd
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 70 km/h

PREZZO ..... nd

501

Produzione 1919 - 1926
Carrozzeria Berlina - Spider - Torpedo - Landaulet

La 501 è il primo modello modello Fiat che accompagna la rinascita sociale, economica e commerciale dell'Italia dopo la guerra. Un'autovettura dalle dimensioni contenute e dalla piccola cilindrata, che ha uno straordinario successo sia in patria che all'estero, opponendosi al tentativo di invasione del mercato europeo da parte dell'allora quotatissima Ford T: sono infatti ben 45.000 gli esemplari prodotti negli anni che vanno dal 1919 al 1926, più altri mille destinati ad usi militari. Proprio per questo ne esistono diverse versioni, che vanno dalla Sport alla Taxi, passando per la Coloniale. Un'auto per tutte le stagioni, insomma. E per tutte le tipologie di utilizzo, se è vero che se ne possono annoverare versioni carrozzate berlina, torpedo, spider, landaulet e non solo. Il motore, come detto, è di dimensioni contenute: solo 1460 cc, per una potenza che tuttavia raggiunge i 23 Cv ed una velocità massima sui livelli di auto molto più grandi, cioè 70 chilometri orari.
I consumi, come logico attendersi, scendono considerevolmente per effetto della cubatura limitata: ci vogliono solo 10,5 litri di benzina per fare 100 chilometri. Da segnalare poi che ne esiste anche una versione equipaggiata con motore più potente, da 26 Cv e mezzo, prodotta in 2.614 esemplari. Le ultime 501 prodotte possono inoltre contare su freni operanti anche sulle ruote anteriori. Ma la curiosità più importante che riguarda quest'auto è che essa non viene realizzata, come è lecito attendersi, su progetto di un ingegnere, bensì su quello di un avvocato: Carlo Cavalli. Sempre sulla stessa base vedono la luce due aggiornamenti successivi, denominati 502 e 503, che tuttavia non aggiungono nulla di sostanziale dal punto di vista tecnico e meccanico, trattandosi più che altro di restyling.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,850
Larghezza ..... m 1,480
Altezza ..... nd

POSTI 4

PORTE 2/4

PESO ..... 1.000 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1460 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 23 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

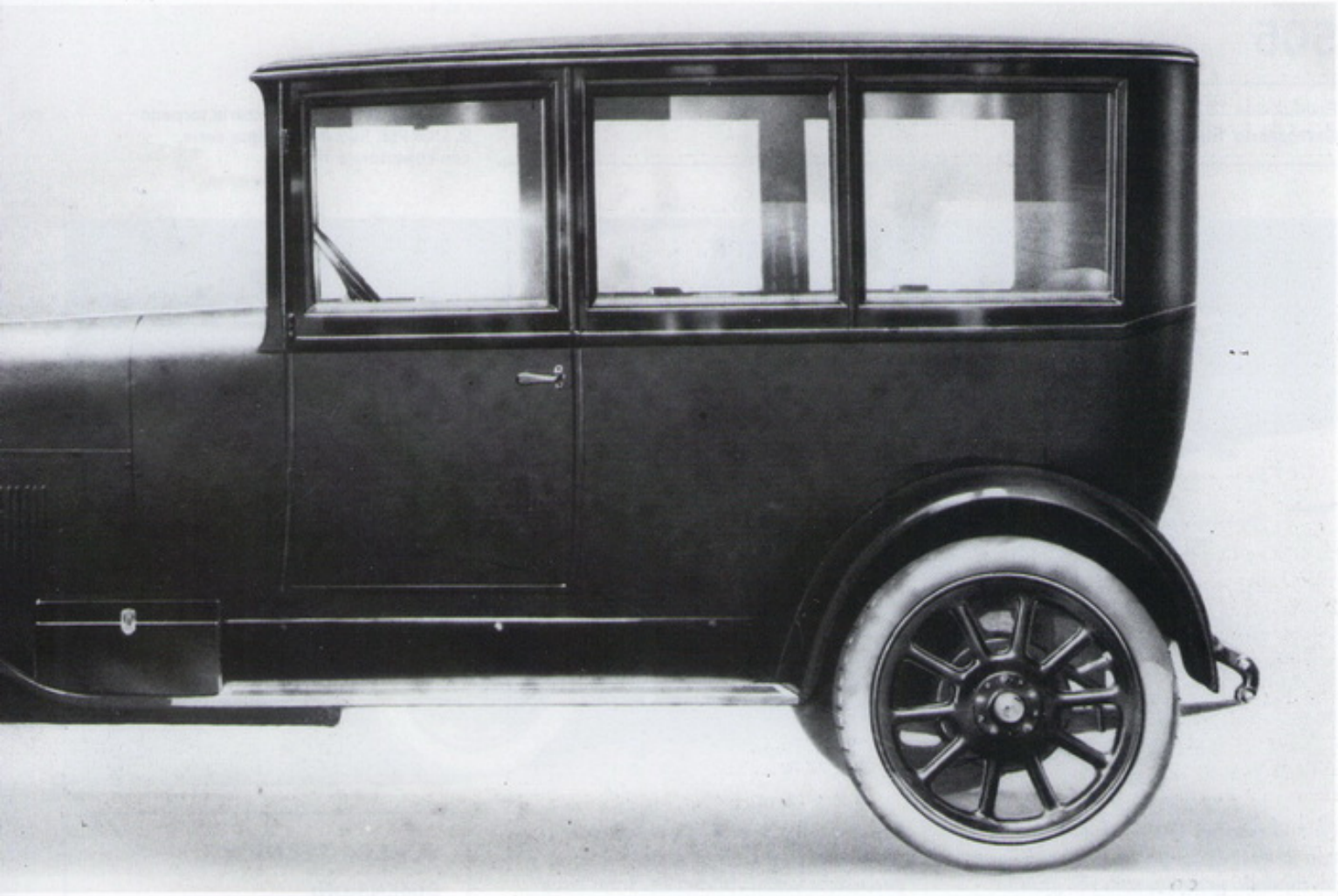
FRENI
Anteriore ..... nd
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 70 km/h

PREZZO ..... Lire 31.000

1. Uno dei primi modelli di Fiat 501, risalente al 1919
2. Un esemplare della Fiat 501 dalla vocazione sportiva, con carrozzeria spider
3. Una Fiat 501 landaulet perfettamente conservata

2



1

3

FOCUS
Le sportive

Nel 1921 arrivano anche le versioni sportive S ed SS: la prima ha 26,5 Cv ed una velocità massima di circa 100 chilometri orari, mentre per la seconda i Cv sono 30 e la velocità di punta raggiunge i 120 orari.
C'è poi la versione Corsa da 55 Cv, destinata alle competizioni.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,820
Larghezza ..... m 1,450
Altezza ..... nd
POSTI 2/4
PORTE 2/4
PESO ..... 915 kg

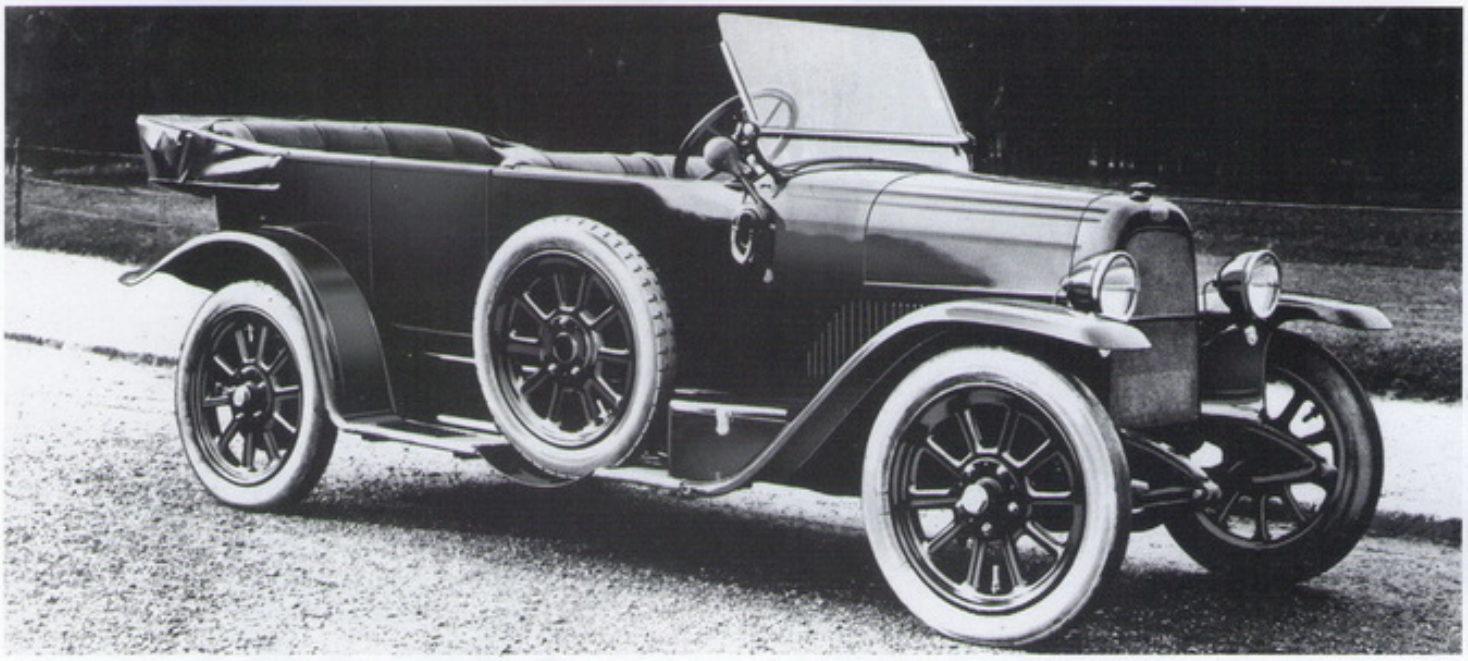
MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1460 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 26,5 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA ..... 100 km/h
PREZZO ..... Lire 26.000

505

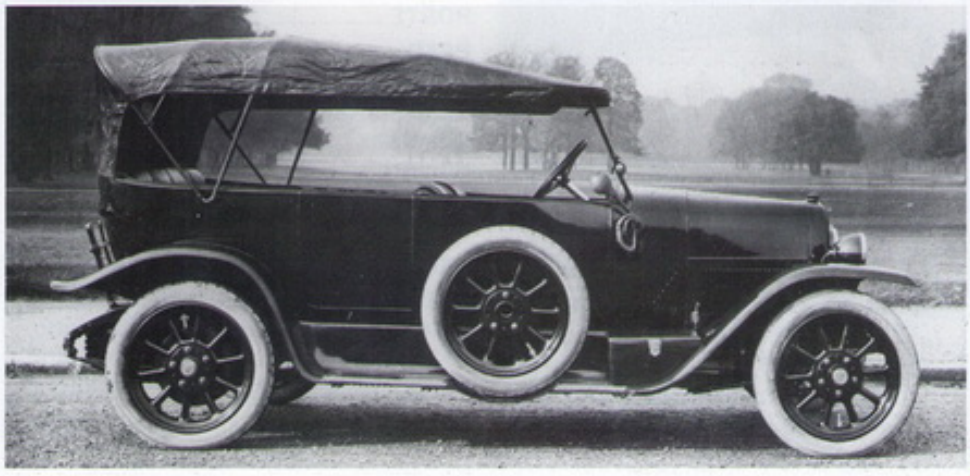
Produzione 1919 - 1925
Carrozzeria Torpedo - Coupé

1. La Fiat 505 con carrozzeria torpedo
2. Una Fiat 505 della prima serie, con copertura a tiranti



1

La 505 esce nel 1919 in contemporanea con la 501, di cui può essere considerata un modello gemello, solo più grande. Sia per quanto riguarda le dimensioni del corpo vettura sia per ciò che concerne il motore, un quattro cilindri in linea di 2296 cc, che sviluppa una potenza di 30 Cv e spinge l'auto fino ad una velocità di punta di 80 chilometri orari con consumi compresi tra 14 e 18 litri (a seconda del tipo di carrozzeria) di benzina per percorrere cento chilometri. Sono circa 30.000 le 505 prodotte in sei anni, che usufruiscono progressivamente di miglioramenti tecnici riguardanti frizione, ammortizzatori meccanici all'avantreno (sulla seconda serie) e freni a tamburo resi disponibili anche sulle ruote anteriori.



2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,125
Larghezza ..... m 1,650
Altezza ..... nd

POSTI 6

PORTE 2/4

PESO ..... 1.540 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2296 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 30 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

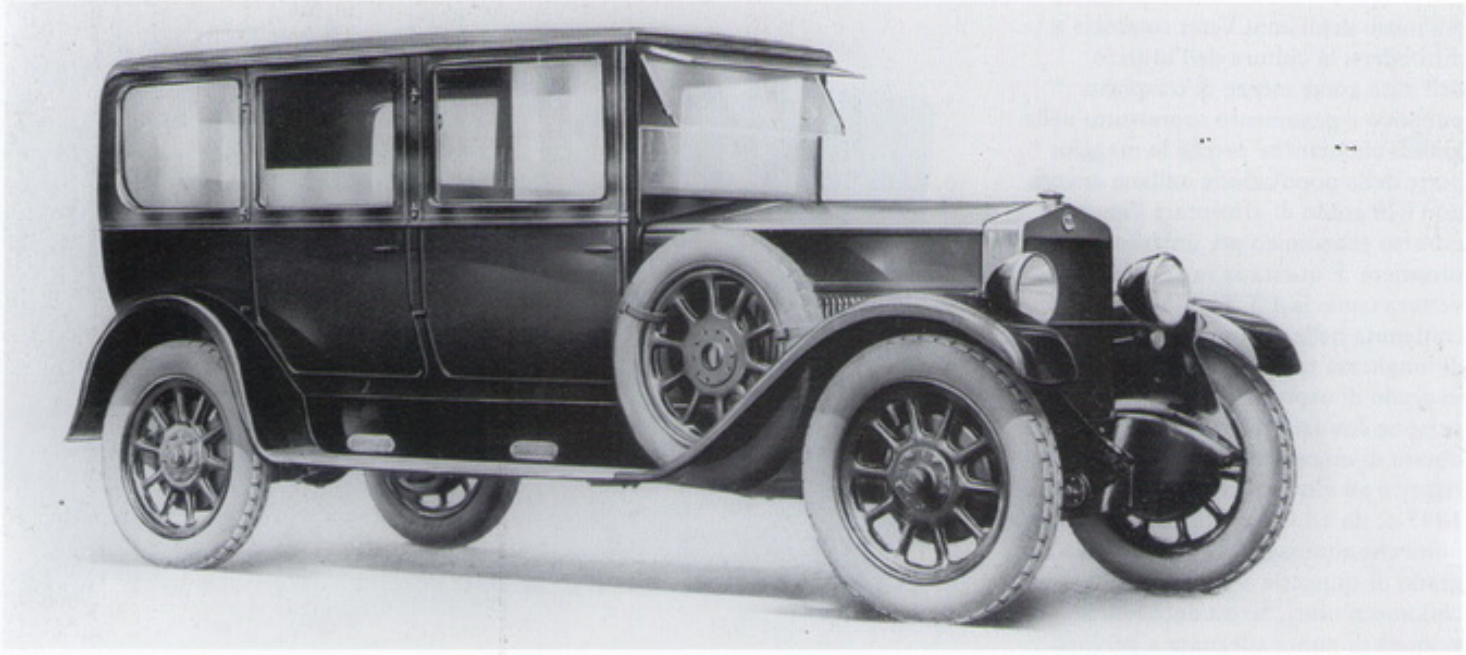
VELOCITÀ MASSIMA ..... 80 km/h

PREZZO ..... Lire 32.000

510

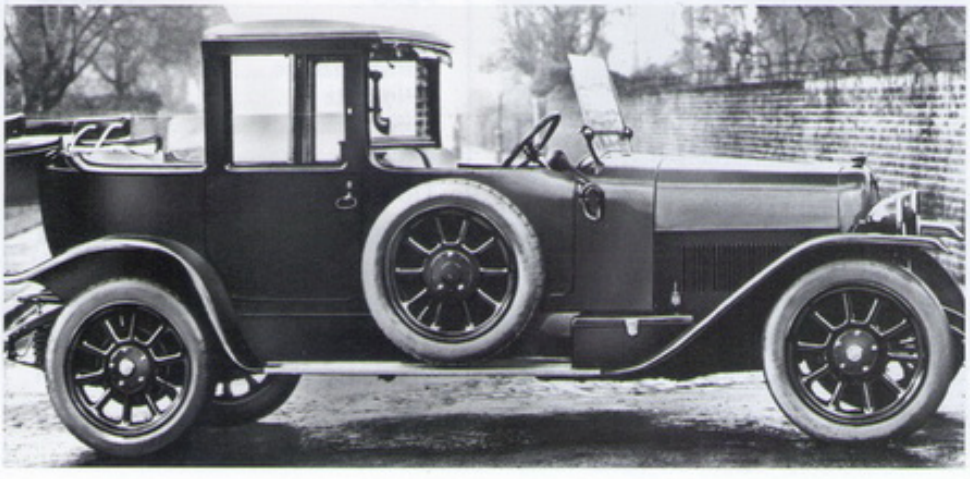
Produzione 1919 - 1925
Carrozzeria Berlina - Coupé de Ville - Torpedo - Landaulet

1. La Fiat 510 prima serie, nella versione berlina
2. Un esemplare della Fiat 510 con la tipica carrozzeria coupé de Ville



1

Alla fine della Prima guerra mondiale, nel 1919, la 510 è la prima Fiat dotata di un motore a 6 cilindri in linea 3.5 di cilindrata, il che ne fa un modello di classe superiore rispetto ad altri presenti sul mercato. Ciò nonostante ne vengono venduti parecchi esemplari, oltre 13.500, in quattro varianti di carrozzeria: berlina, torpedo, landaulet e coupé de Ville. Ne derivano altre due versioni: la 510 B, con freni anteriori a tamburo, e la 510 S. Quest'ultima è una declinazione sportiva, dal momento che il motore, nonostante la cilindrata è la stessa, ha 7 Cv in più e carrozzeria con il radiatore ed il parabrezza a spartivento e senza le pedane laterali. La velocità massima sale a 100 chilometri orari.



2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,550
Larghezza ..... m 1,670
Altezza ..... nd

POSTI 6

PORTE 4

PESO ..... 1.570 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3446 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 46 Cv

TRAZIONE ..... albero

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

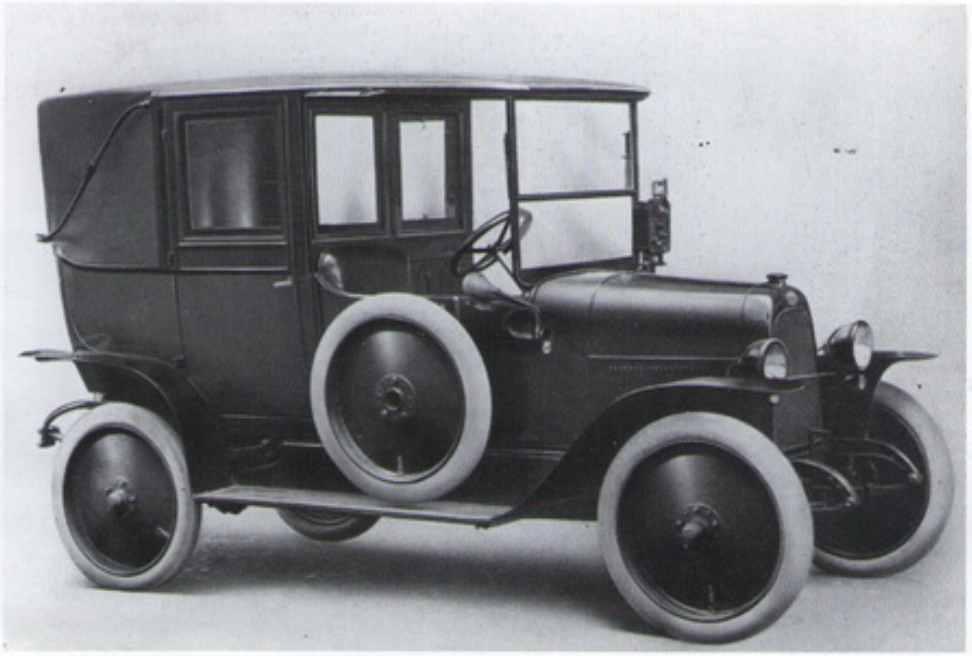
VELOCITÀ MASSIMA ..... 85 km/h

PREZZO ..... Lire 42.000

1 T Taxi

Produzione 1920 - 1922
Carrozzeria Berlina

All'inizio degli anni Venti comincia a diffondersi la cultura dell'utilizzo dell'auto come mezzo di trasporto pubblico a pagamento soprattutto nelle grandi città, anche perché la maggior parte della popolazione italiana ancora non è in grado di affrontare l'ingente esborso economico per un'auto di proprietà. È questa la ragione di una vettura come la 1 T Taxi, abbastanza contenuta nelle misure (quasi 3,87 metri di lunghezza totale) e nonostante questo in grado di ospitare fino a quattro persone con relativi bagagli, nonché dotata di un motore sotto-dimensionato rispetto ad altre vetture più blasonate: un 1847 cc da 18 Cv, praticamente la stessa unità che equipaggia la 1 A e la Zero, in grado di spingerla a sfiorare i 60 chilometri orari. Senza dubbio una velocità di punta adeguata a percorsi prevalentemente cittadini. La volontà dei tecnici Fiat dunque, più che di raggiungere prestazioni per così dire "estreme", è quella di ottenere consumi contenuti, visto anche il tipo di utilizzo che si deve fare di quest'auto. Il risultato, 10-12 litri di benzina ogni cento chilometri di strada percorsi, è tutto sommato soddisfacente. Riassumendo, si può dunque affermare che con la Fiat 1 T Taxi c'è un chiaro tentativo di iniziare l'adeguamento dell'automobile ad un concetto di mobilità tipico delle grandi metropoli, fatto di maneggevolezza nei movimenti e di bassi consumi, grazie anche all'uso di un motore dalla cilindrata modesta e al peso complessivo della vettura, che si riesce a contenere entro la tonnellata e mezzo. Per le prestazioni, di contro, bisogna attendere ancora. In due anni di produzione infine, dal 1920 al 1922, vengono costruiti e venduti circa duemila esemplari di 1 T Taxi. Numeri che oggi fanno sorridere, ma che considerando il momento storico sono di tutto rispetto.


1

2

1. Le dimensioni della Fiat 1 T Taxi sono da vera citycar
2. Il logo Fiat degli anni Venti, ripreso recentemente
2. La griglia anteriore della Fiat 1 T Taxi che include il radiatore

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,865
Larghezza ..... m 1,480
Altezza ..... m 1,820

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... 1.500 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1847 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 18 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... nd
Posteriore ..... a tamburo

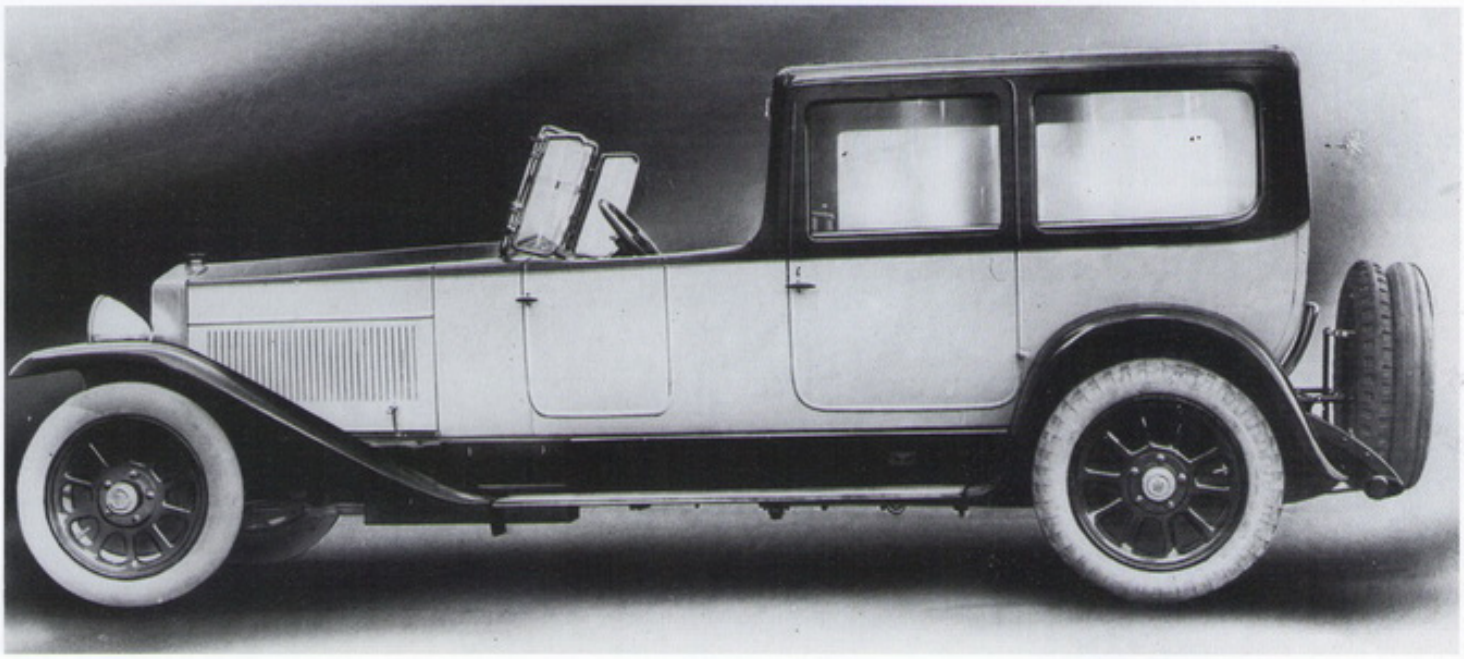
VELOCITÀ MASSIMA ..... 60 km/h

PREZZO ..... nd

520 Super Fiat

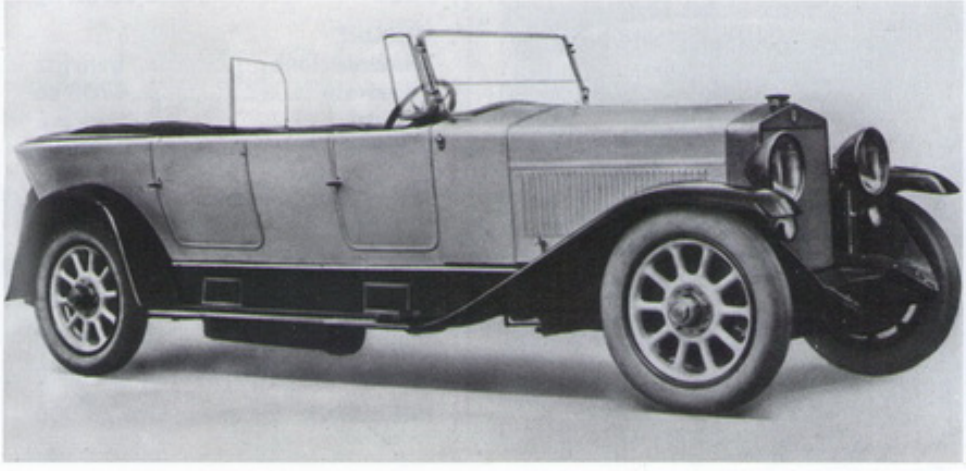
Produzione 1921 - 1922
Carrozzeria Torpedo

1. Una veduta laterale della Super Fiat con carrozzeria Dorsay torpedo
2. L'altra versione disponibile della Super Fiat è la torpedo semplice. Da notare il parabrezza doppio



1

All'inizio degli anni Venti la Fiat comincia a pensare ad un'ammiraglia destinata ai mercati esteri, prodotta poi nel 1921 col nome di 520 Super Fiat. Come ogni vettura top class, anche questa è dotata di un motore grande e potente: per la precisione, il primo ed unico dodici cilindri a V di fabbricazione Fiat destinato alle automobili. Si tratta di un propulsore 6.8 di cilindrata, in grado di spingere la 520 alla ragguardevole velocità di 120 chilometri orari. Ma gli strateghi della Casa torinese non fanno i conti con la crisi economica mondiale, che blocca il progetto dopo solo cinque esemplari prodotti. Il progetto viene poi ripreso nel 1927 col lo stesso nome, 520, per le auto con motore a sei cilindri.



2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,235
Larghezza ..... m 1,740
Altezza ..... nd

POSTI 6

PORTE 4

PESO ..... 1.850 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 6805 cc
Cilindri ..... 12 a V
Potenza ..... 90 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

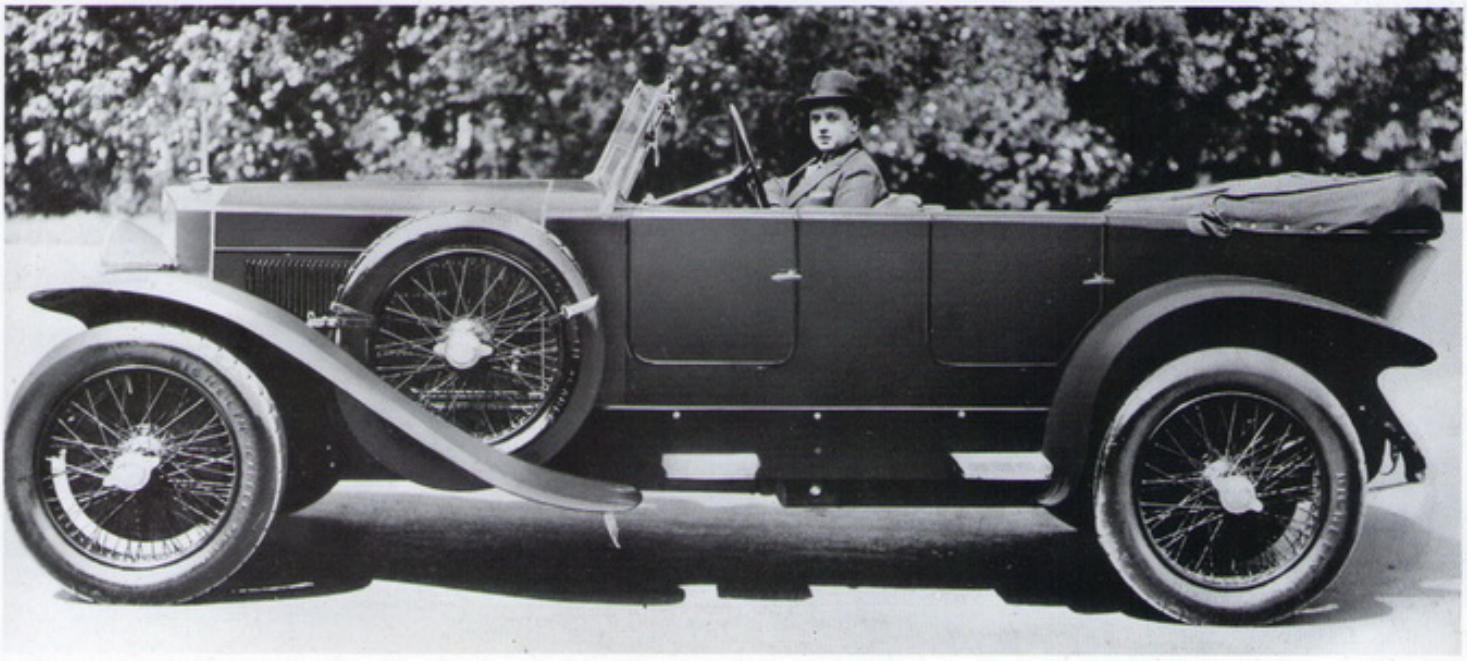
VELOCITÀ MASSIMA ..... 120 km/h

PREZZO ..... nd

519

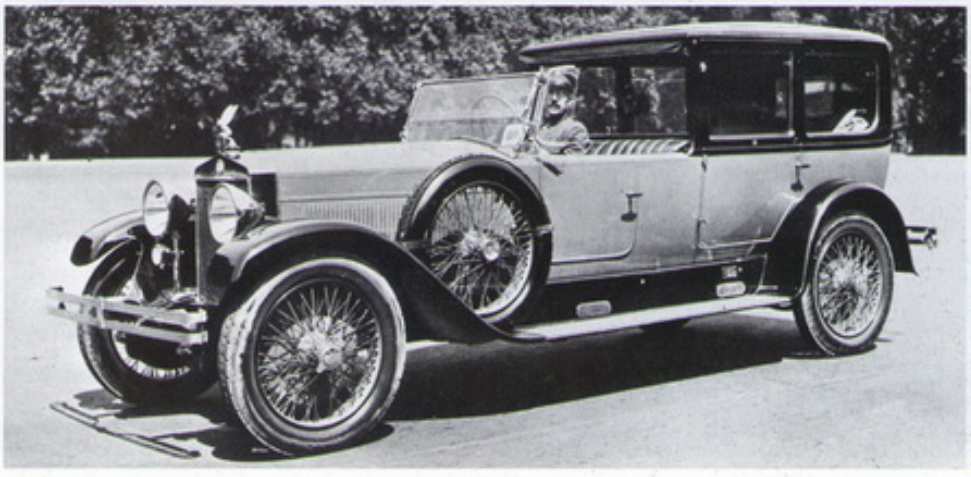
Produzione 1922 - 1927
Carrozzeria Berlina - Torpedo - Coupé

1. Una 519 torpedo
2. Un modello 519 prima serie con carrozzeria coupé de Ville



1

L'esperienza insegna che la 520 Super Fiat è un'auto troppo mastodontica per le esigenze di quel periodo. Per questo a Torino decidono di realizzare una vettura pur sempre di alta classe, ma ridimensionata nei numeri e nelle misure: la 519. Il motore è un 6 cilindri in linea di 4766 cc, decisamente meno pretenzioso del 6.8 12 cilindri che equipaggia la 520, ma che tuttavia può raggiungere la velocità di 115 chilometri orari. Particolari tecnici di rilievo sono il comando idraulico dei freni e le valvole in testa, soluzione quest'ultima utilizzata fino a quel momento solo su vetture da competizione e sulla 520. Fino al 1927, ne vengono prodotte versioni aggiornate denominate A, B e C, nonché una sportiva S.



2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,000
Larghezza ..... m 1,760
Altezza ..... m 1,900

POSTI 6

PORTE 4

PESO ..... 2.035 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4766 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 75 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

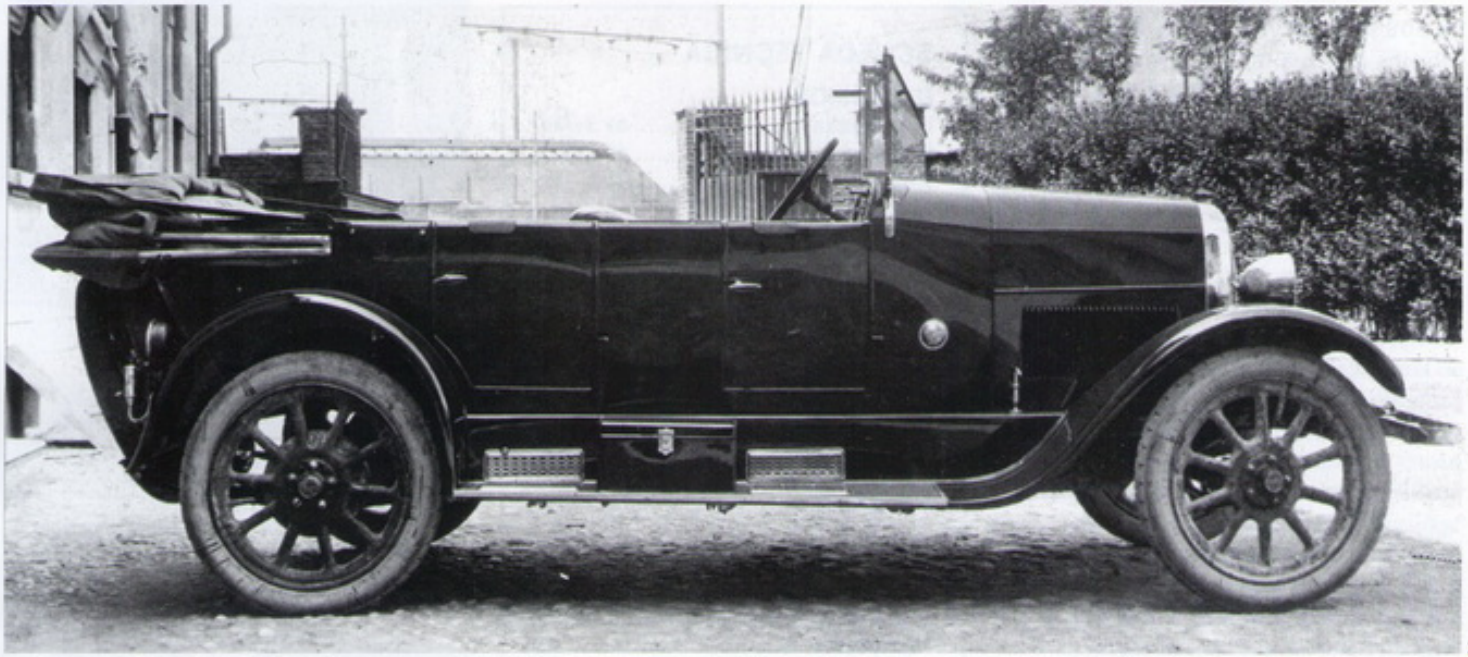
VELOCITÀ MASSIMA ..... 115 km/h

PREZZO ..... Lire 78.000

502

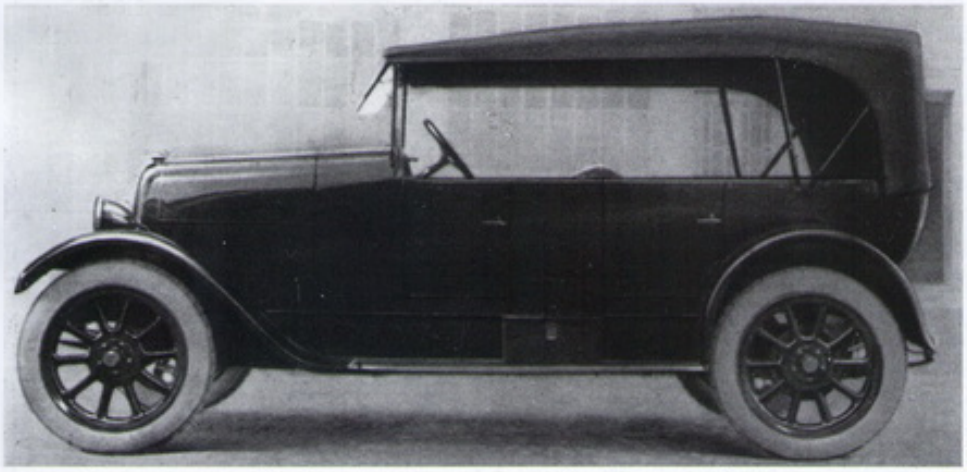
Produzione 1923 - 1926
Carrozzeria Berlina - Torpedo - Coupé

1. Una Fiat 502 ultima serie, con rifiniture più curate
2. Una Fiat 502 torpedo nell'allestimento base



1

La 502 è un'evoluzione della 501, rispetto alla quale può vantare un telaio con un passo leggermente maggiore, nonché lo strapuntino. Il motore, invece, è lo stesso: un 1460 cc con 23 Cv di potenza, per una velocità massima di circa 70 chilometri orari. Ma soprattutto i consumi appaiono abbastanza contenuti, grazie alla cilindrata modesta e al peso limitato ad una tonnellata circa: 10,5 litri di carburante per percorrere 100 chilometri. In tre anni di produzione (1923-1926), vengono sfornati e messi in commercio circa 20.000 pezzi di quest'auto, anche grazie al buon riscontro ottenuto sui mercati esteri. Le carrozzerie più gettonate per la 502 sono, su tutte, la torpedo e la coupé de Ville.



2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,675
Larghezza ..... m 1,490
Altezza ..... nd

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 1.020 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1460 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 23 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... nd
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 73 km/h

PREZZO ..... Lire 26.500

509

Produzione 1925 - 1929
Carrozzeria Berlina - Coupé - Cabriolet - Spider - Torpedo

La 509 segna un punto di svolta nella filosofia di prodotto Fiat. Dopo qualche tentativo andato a vuoto, a Torino si accorgono infatti che l'equazione grosse auto uguale grossi guadagni non è sempre valida. Perciò si decide di puntare su vetture dalle dimensioni più contenute, in grado di conquistare un numero di utenti sempre crescente. Nasce così la 509, che a buon diritto si può considerare la prima utilitaria dell'azienda piemontese prodotta su larga scala negli stabilimenti del Lingotto. A sottolineare ulteriormente questa sua vocazione popolare, la 509 è la prima automobile Fiat a poter essere acquistata anche tramite rate mensili, in seguito alla precedente nascita della finanziaria Sava. Al salone di Parigi del 1924 viene mostrata la sola scocca della 509, ma il battesimo vero e proprio si registra l'anno successivo al salone dell'automobile di Milano, dove vengono anticipate alcune delle carrozzerie poi in commercio: dalla berlina alla coupé (e coupé Royal), dalla torpedo alla cabriolet fino alla spider. Il successo è pressoché immediato, tanto che nel 1926 la 509 risulta essere l'auto più venduta nel nostro Paese, e nei quattro anni di produzione (1925-1929) ne vengono commercializzati più di 90.000 esemplari. La formula della 509, oltre che su una lunghezza di appena 3,70 metri e dunque sulla versatilità di utilizzo, è basata anche su un motore piccolo (meno di un litro di cilindrata) ma potente: il 990 cc quattro cilindri da 22 Cv permette infatti alla 509 di raggiungere una velocità massima di quasi 80 chilometri orari con un consumo, decisamente contenuto, di 9 litri per 100 chilometri. La prima serie si dimostra tuttavia poco affidabile dal punto di vista meccanico, tanto da indurre la Fiat a presentarne nel 1926 un modello a quattro porte aggiornato nella carburazione e negli pneumatici, la 509 A. Proprio in virtù dell'apprezzamento ricevuto dal pubblico, ne arrivano anche una versione Taxi ed una torpedo commerciale: quest'ultima è uno dei primi esempi di modularità negli spazi, in quanto si può aprire uno sportello posteriore ed asportare i sedili posteriori, potendo così usufruire di un vano di carico dalla capienza non trascurabile per gli utilizzi più disparati. Con la 509 si assiste ad un progressivo apprezzamento delle carrozzerie chiuse, contrariamente a quanto accade con la 501, anche se la versione più economica continua a rimanere la spider a due posti: i prezzi variano tra le 16 e le 25mila lire con preferenza per la fascia intermedia, ovvero per gli allestimenti che costano intorno alle 20.000 lire. Parallelamente alla produzione, per così dire, di serie, ne vengono costruite anche versioni sportive con carrozzerie aperte molto leggere.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,700
Larghezza ..... m 1,420
Altezza ..... nd

POSTI 4

PORTE 2/4

PESO ..... 795 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 990 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 22 Cv

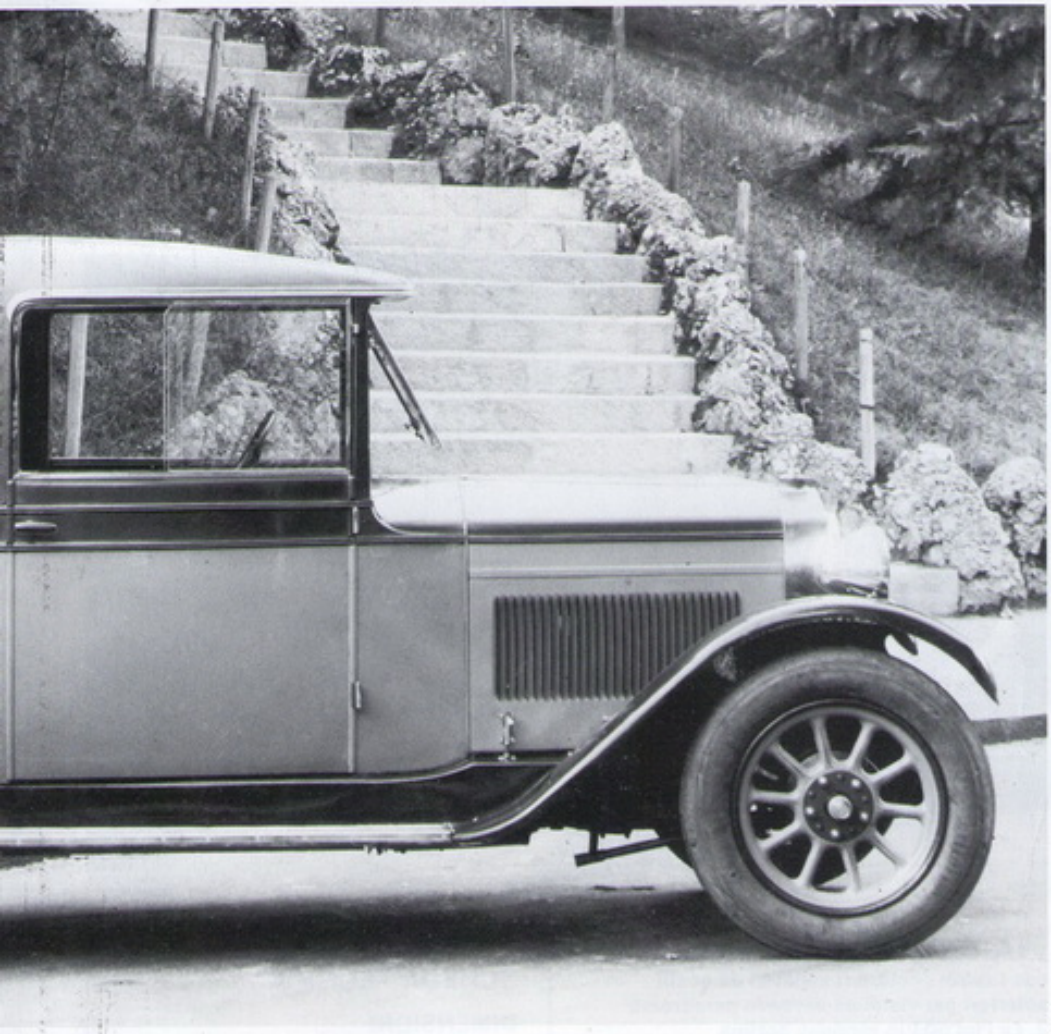
TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

FRENI
Anteriore ..... nd
Posteriore ..... nd

VELOCITÀ MASSIMA ..... 78 km/h

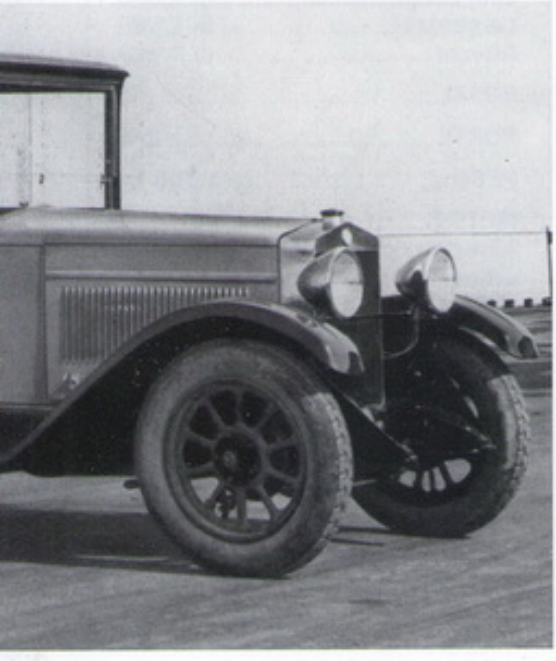
PREZZO ..... Lire 18.500



1. La Fiat 509 coupé del 1925 si distingue per le linee eleganti e le dimensioni contenute
2. Una variante della Fiat 509 spider con la classica copertura in tela
3. La torpedo è una delle carrozzerie che hanno maggior successo commerciale per la Fiat 509
4. La berlina due porte, che, come le altre varianti della gamma Fiat 509, può essere acquistata a rate. È la prima volta nella storia della Fiat

2

3



4

FOCUS
Le sportive

La 509 ha tre versioni sportive: la 509 S da 27 Cv (nella foto), la 509 SC (dotata di sovralimentazione), e la 509 SM (Spinto Monza) con motore da 30 Cv, che si afferma in molte competizioni motoristiche. Di quest'ultima esistono anche le versioni per la Coppa Florio, con potenza di 35 Cv.

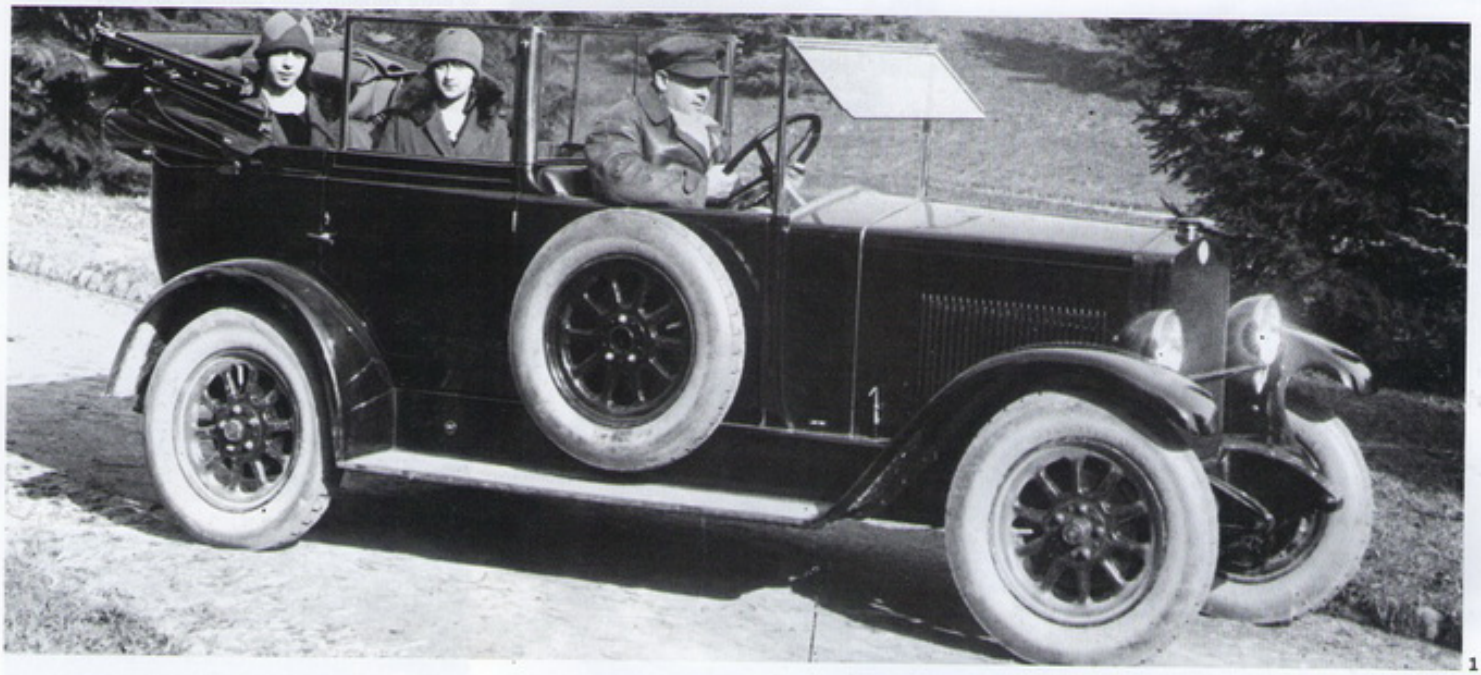
DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,800
Larghezza ..... nd
Altezza ..... nd
POSTI 2
PORTE 2
PESO ..... 665 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 990 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 27 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... 3 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA ..... 92 km/h
PREZZO ..... Lire 23.000

503

Produzione 1926 - 1927
Carrozzeria Berlina - Torpedo - Spider - Limousine



1

La Fiat 503, rimasta in produzione solamente per due anni (1926 e 1927), si va ad aggiungere alla 502 ed alla 501, rispetto a cui mantiene sostanzialmente inalterata la meccanica. Per quanto riguarda l'estetica poi, la 503 può a ragione essere considerata come il restyling della 501. L'unica differenza tecnica con la capostipite è la presenza della testata Ricardo, che fa lievitare fino a 27 Cv la potenza del motore 1460 cc (per una velocità massima di 75 chilometri orari) nonostante rimangono inalterati la cilindrata, la corsa e l'alesaggio. Anche il consumo medio per coprire la classica distanza dei cento chilometri rimane simile: 11,5 litri contro gli 11 della 501. La carrozzeria, invece, diventa più ampia, e all'interno trovano comodamente spazio quattro passeggeri più il bagaglio. Altra chicca è il radiatore: uno di forma squadrata prende il posto di quello "a uovo" della 501. Nonostante la breve vita produttiva la 503 viene venduta in 42 mila esemplari nelle versioni più svariate, tra cui berlina, limousine, torpedo e spider.
La disponibilità di carrozzerie particolarmente ricercate conferma il successo della 503 anche nel settore delle berline di categoria superiore.

1. Una Fiat 503 in allestimento torpedo, con i sedili posteriori separati da quelli anteriori per via di un secondo parabrezza
2. La Fiat 503 in versione berlina

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,000
Larghezza ..... m 1,660
Altezza ..... m 1,780

POSTI 4

PORTE 2/4

PESO ..... 1.100 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1460 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 27 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

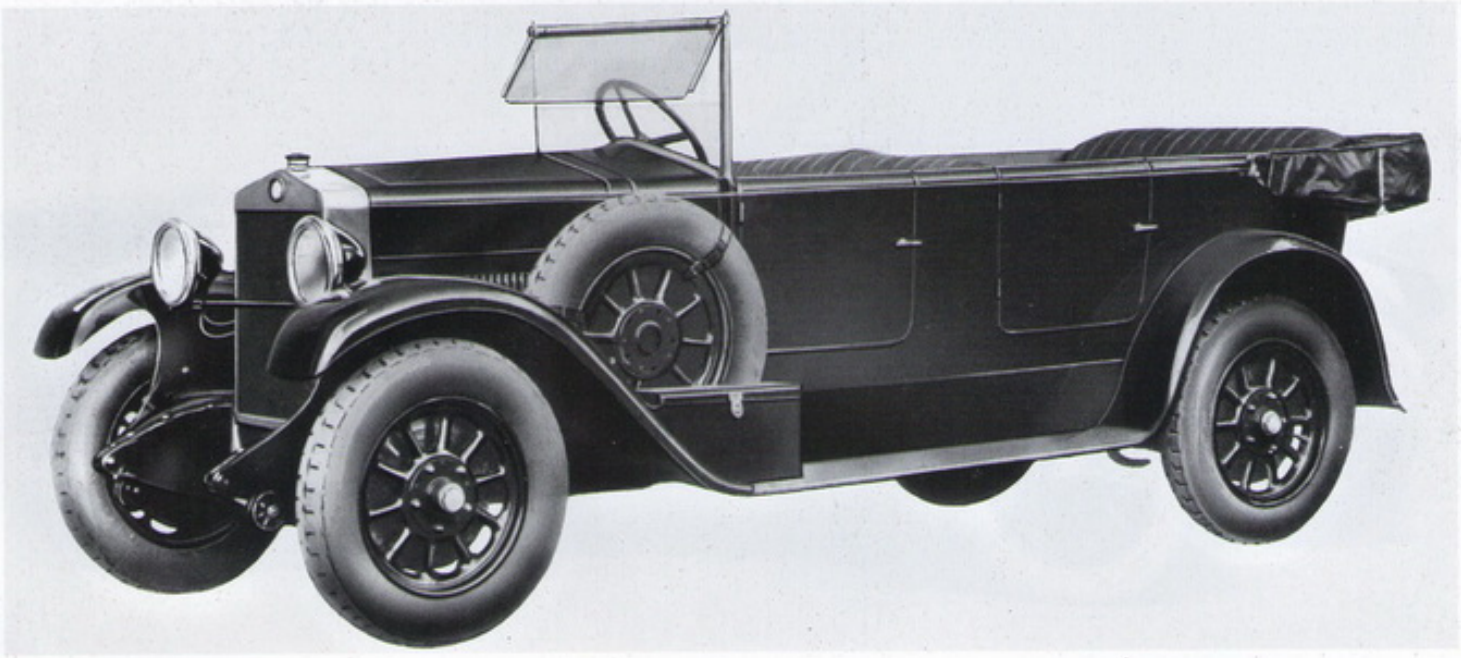
FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 75 km/h

PREZZO ..... Lire 34.000

507

Produzione 1926 - 1927
Carrozzeria Torpedo - Berlina - Landaulet



1

La 507 viene prodotta nel biennio 1926-1927, ed è il modello che sostituisce la vecchia 505 del 1919, in attesa della 520 che arriva di lì a poco. Della 505, in realtà, la 507 mantiene lo stesso propulsore: il quattro cilindri 2.3, che in questo caso guadagna qualche cavallo in più passando dai 30 della vecchia versione ai 35 a 2.600 giri della nuova, per una velocità massima che arriva quasi a toccare gli ottanta orari. In compenso, il consumo medio di carburante rimane contenuto al di sotto dei 15 litri per 100 chilometri (14,7, per la precisione). Ma le similitudini non finiscono qui: anche il telaio in acciaio, per quanto più moderno, riprende quello della 505, ed il passo è lo stesso (3,05 metri). Mentre salta all'occhio anche qualche differenza, come ad esempio le sospensioni con ammortizzatori meccanici o i freni meccanici, che a differenza di quanto avviene in passato ora agiscono su tutte le quattro ruote.

1. Una Fiat 507 torpedo del 1926
2. La versione landaulet a quattro porte della Fiat 507

Un bel passo in avanti dal punto di vista della sicurezza, considerando che a bordo ci sono fino a sei passeggeri con relativi bagagli. Venduta soprattutto nella versione torpedo, la 507 non ottiene tuttavia lo stesso successo della 505, di cui si ricordano oltre 30.000 esemplari. Per la 507, invece, la produzione biennale è di soli 3.700 pezzi.

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,400
Larghezza ..... m 1,670
Altezza ..... nd

POSTI 6

PORTE 2/4

PESO ..... 1.450 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2296 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 35 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

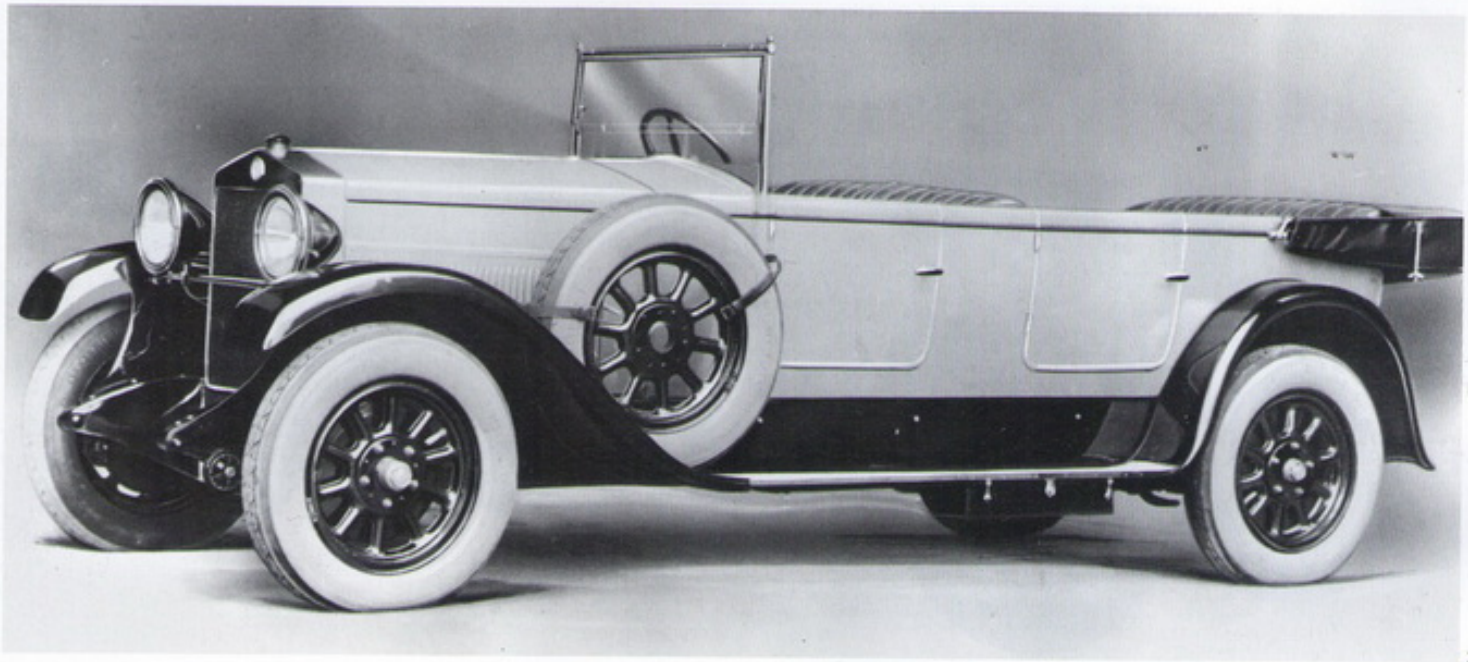
FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 77 km/h

PREZZO ..... Lire 37.000

512

Produzione 1926 - 1928
Carrozzeria Torpedo - Limousine - Coupé de Ville - Landaulet



1

La 512 comincia ad essere prodotta nel 1926, ed è l'erede della vecchia 510 risalente al 1919. Come da tradizione della Casa torinese tuttavia, non ci sono stravolgimenti particolari tra i due modelli. Anzi, si può ragionevolmente affermare che anche in questo caso il nuovo mantiene inalterate le peculiarità di ciò che lo precede. A partire dal motore, lo stesso sei cilindri in linea di 3446 cc e 46 Cv: pur potendo contare sulla stessa potenza, la velocità massima della 512 scende a 80 chilometri orari rispetto agli 85 della 510. Questo perché la nuova arrivata è più pesante: 1.760 chilogrammi, contro i 1.570 della progenitrice. Anche in questo caso (come per la 507), la 512 viene comunque aggiornata nei contenuti tecnici: si possono annoverare infatti sia i freni meccanici sulle quattro ruote che l'aggiunta di ammortizzatori. Bisogna tenere presente che si tratta pur sempre di una vettura esclusiva, dal prezzo per l'epoca molto importante

1. Un esemplare della Fiat 512 con carrozzeria torpedo
2. Una Fiat 512 nella variante landaulet

(a partire da 65mila lire per la versione berlina), logico dunque che le dotazioni sono all'avanguardia ed i tipi di carrozzeria offerti (limousine e coupé de Ville, ma anche torpedo) rispecchiano le richieste di una clientela selezionata. Clientela che non è solo italiana: i 2.583 esemplari prodotti vengono venduti anche in Australia e Gran Bretagna.

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,800
Larghezza ..... m 1,670
Altezza ..... m 1,870

POSTI 6

PORTE 4

PESO ..... 1.760 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3446 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 46 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

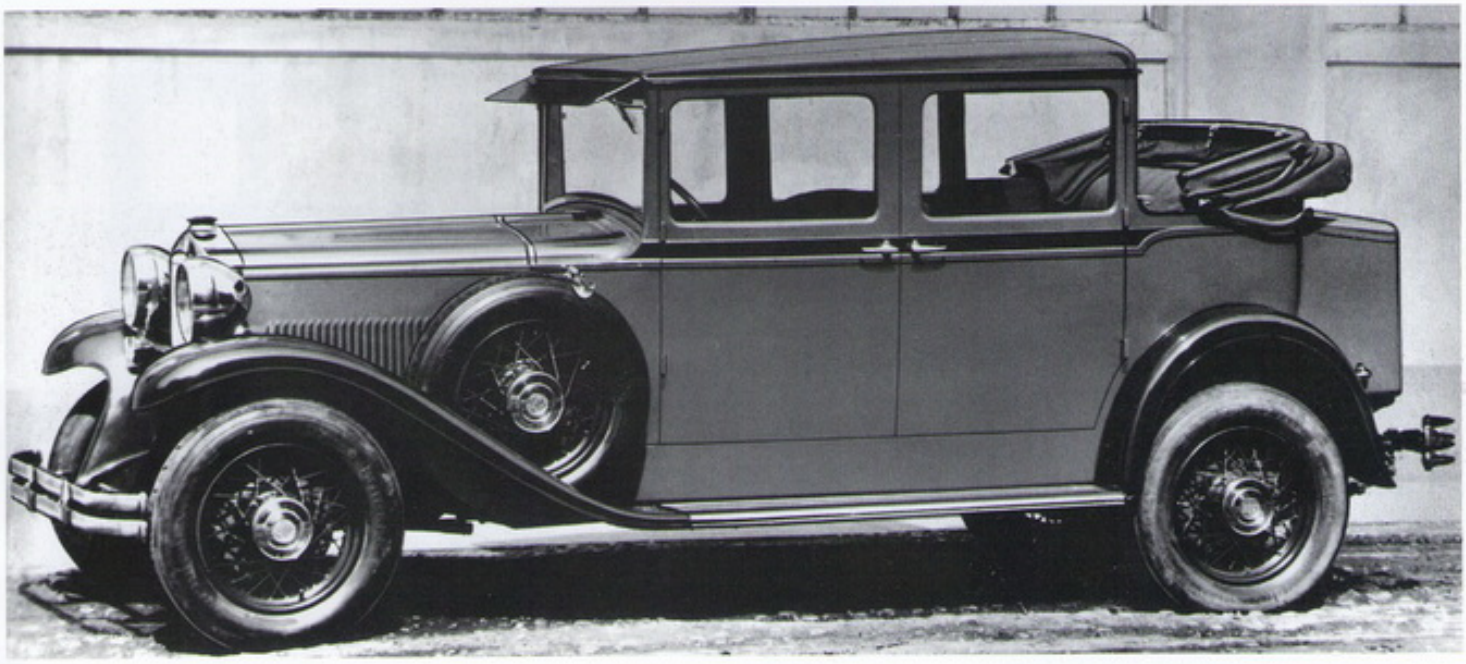
FRENI
Anteriore ..... nd
Posteriore ..... nd

VELOCITÀ MASSIMA ..... 80 km/h

PREZZO ..... Lire 65.000

520/521

Produzione 1927 - 1931
Carrozzeria Berlina - Torpedo - Landaulet

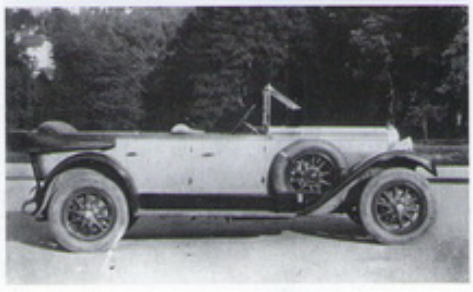


1

La 520 incarna tutte le caratteristiche di una berlina di livello medio tendente al lusso, e come tale viene recepita dal mercato di allora che nel biennio in cui viene costruita ne assorbe oltre ventimila unità. Si tratta della prima vettura della Casa torinese, dopo la sperimentazione sulla Super Fiat del 1921, ad avere di serie l'accensione a spinterogeno. Anche il motore è inedito: si tratta di un sei cilindri in linea di 2466 cc e 46 Cv di potenza, con valvole laterali. Ne viene prodotta anche una versione taxi che sostituisce la 501 T del 1923, detta 520 T, venduta in 600 esemplari: rispetto alla 520, di cui mantiene il pianale adottando però la carrozzeria landaulet con padiglione apribile posteriormente, può contare su un motore depotenziato (1866 cc per 35 Cv). Dal 1928 al 1931 viene poi prodotta quella che può essere considerata l'evoluzione del progetto 520, la 521. Ed è, tra l'altro, la prima Fiat costruita in serie fuori dai confini

1. Una Fiat 521 C berlina a passo corto, con la parte posteriore del padiglione apribile
2. Veduta laterale di una Fiat 520 torpedo

nazionali: più precisamente, nello stabilimento tedesco di Heilbronn. Rispetto al modello che la precede, la 521 ha un motore più grande e potente (2516 cc e 50 Cv, per effetto del maggiore alesaggio), nonché un telaio dal passo più lungo (3,14 metri). Ma la 521 è prodotta anche nella variante C con passo corto, lo stesso della 520 (2,90 metri). Nel complesso, sono circa ventimila le 520 prodotte fino al 1931.



2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,150
Larghezza ..... m 1,660
Altezza ..... m 1,730

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.280 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2466 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 46 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

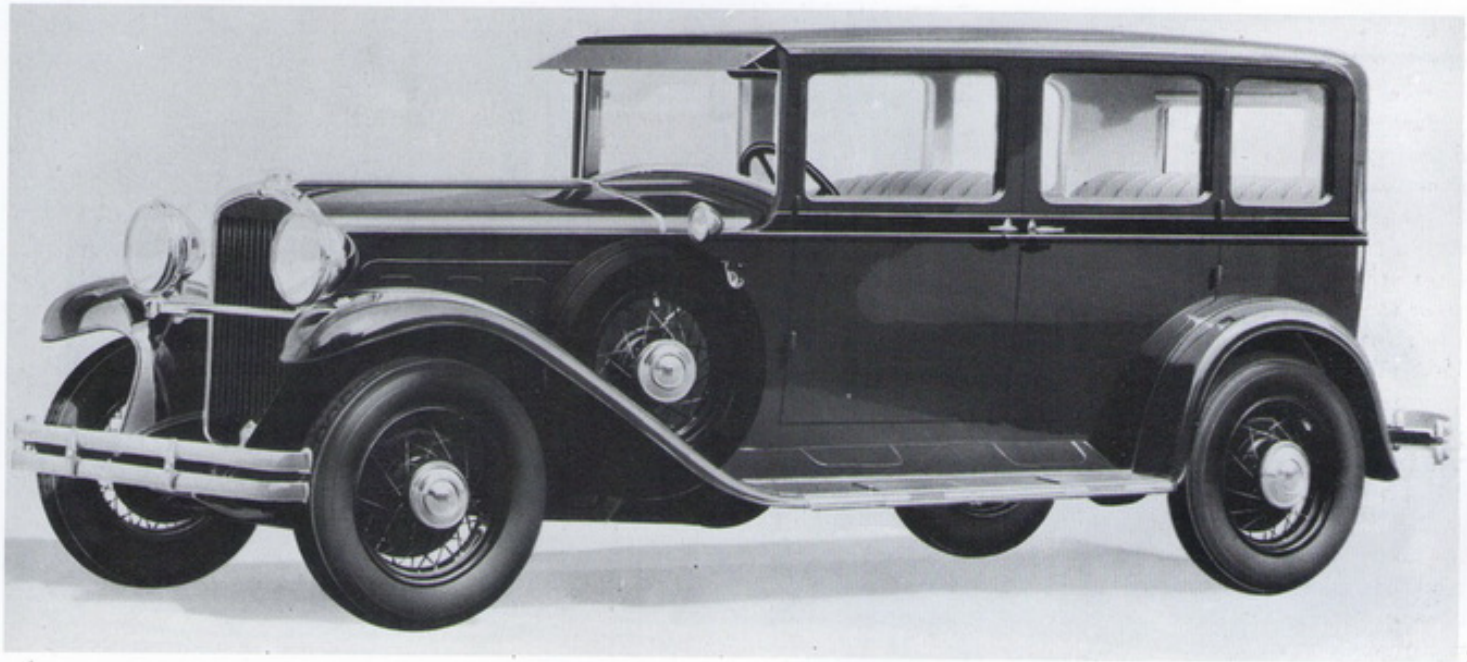
FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 90 km/h

PREZZO ..... Lire 31.000

525

Produzione 1928 - 1931
Carrozzeria Berlina - Limousine - Torpedo - Spider - Coupé cabriolet



1

La 525 può essere considerata l'erede della 512, stiamo dunque parlando di un'auto decisamente di lusso. Al punto che uno dei 511 esemplari costruiti in due anni viene donato al papa Pio XI. È, ovviamente, una vettura dalle dimensioni importanti, arrivando la sua lunghezza a ben cinque metri. Anche il motore ha una cilindrata di tutto rispetto, 3,8 litri, ed una potenza che sfiora i 69 Cv. Dal 1929 al 1931 ne vengono costruite altre versioni, meno mastodontiche e più agili. Si tratta delle 525 N e S. La prima ha un passo più corto di 14 centimetri (da 3,40 a 3,26 metri) e pesa circa 200 chilogrammi in meno, oltre a modifiche sostanziali alla distribuzione e all'aggiunta di un servofreno. Da segnalare che gli esemplari costruiti sono 511. Per quanto riguarda invece la 525 S (Sport, ma anche Sprint), come suggerisce il nome si tratta di una vettura più sportiva e prestazionale (107 chilometri orari di velocità massima), capace anche di cogliere qualche successo nelle competizioni motoristiche: sono più di 2.000 gli esemplari prodotti di quest'auto. Ma la 525 più veloce (120 orari di velocità massima) in assoluto è senza dubbio la SS (supercompresso), nella versione spider: il suo motore, opportunamente modificato, raggiunge la potenza di 88,5 Cv.

1. Nell'allestimento limousine, la Fiat 525 raggiunge il top del lusso
2. Le linee eleganti di una Fiat 525 torpedo

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,000
Larghezza ..... m 1,780
Altezza ..... m 1,802

POSTI 6/7

PORTE 4

PESO ..... 1.875 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3739 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 68,5 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 97 km/h

PREZZO ..... Lire 55.000

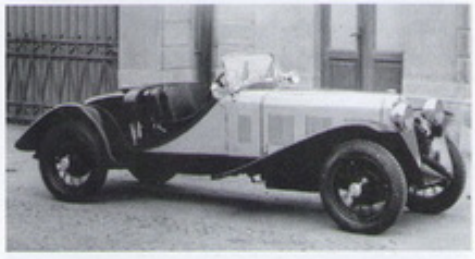
514

Produzione 1929 - 1932
Carrozzeria Berlina - Torpedo - Spider

1. Una Fiat 514 con carrozzeria berlina a quattro porte
2. L'allestimento sportivo della Fiat 514 spider Mille Miglia, a due posti
3. Una Fiat 514 torpedo con copertura

Nella gamma Fiat le utilitarie hanno da sempre un'importanza capitale. Come ad esempio la 514, che di fatto sostituisce la 509 uscita nel 1925. Ovviamente, con i debiti aggiornamenti tecnici. A partire dal motore, un quattro cilindri in linea da 28 Cv e 1438 cc in grado di superare gli ottanta chilometri orari. Ne esiste anche una versione a passo lungo, la L, adibita a taxi e dalla velocità leggermente inferiore di 75 chilometri orari. Ci sono poi altre tre varianti, la S, la MM e la CA, tutte orientate verso un maggiore dinamismo. In particolare la S è la prima evoluzione, quella meno potente con i suoi 34,5 Cv e 107 orari di velocità massima. C'è poi la MM (Mille Miglia), che ha un passo più lungo ed un motore da 37 Cv. Ma la 514 più sportiva è senza dubbio la CA, acronimo che sta per Coppa delle Alpi: anche questa ha un propulsore da 37 Cv, ma montato su un telaio più corto. Di conseguenza, la velocità massima raggiunge i 112 chilometri orari. Viene da sé che le versioni sportive sono tutte a due soli posti, ed hanno prezzi superiori alle 20mila lire. La produzione totale di 514, arriva a sfiorare le 37mila unità e prosegue fino alla nascita dell'altra grande utilitaria Fiat: la Balilla del 1932.

1



2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,920
Larghezza ..... m 1,470
Altezza ..... m 1,660

POSTI 4

PORTE 2/4

PESO ..... 1.005 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1438 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 28 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

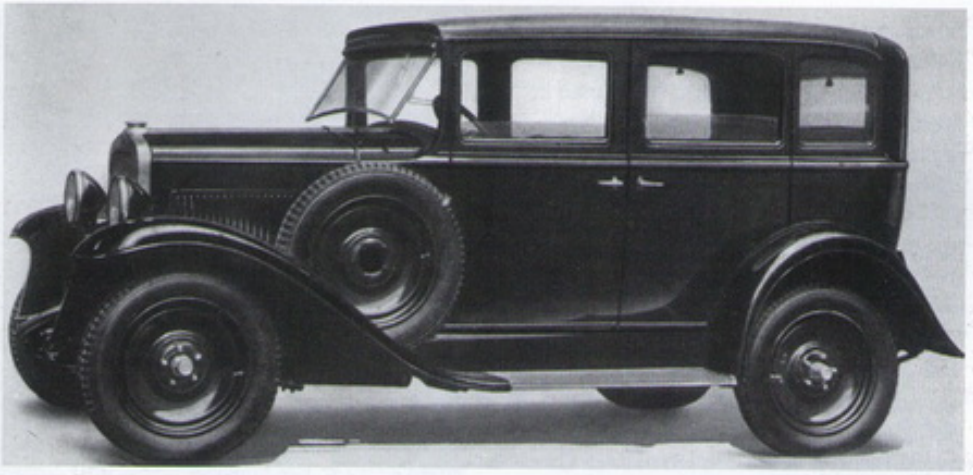
VELOCITÀ MASSIMA ..... 82 km/h

PREZZO ..... Lire 18.500

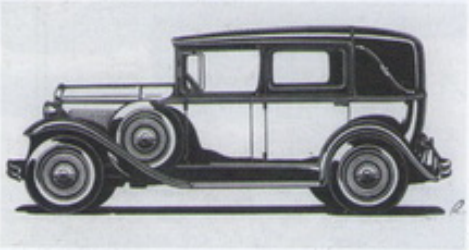
515

Produzione 1931 - 1934
Carrozzeria Berlina - Landaulet

La 515 arriva in commercio nel 1931, un anno prima che la 514 esca dalla produzione. Di quest'ultima mantiene lo stesso motore: il 1438 cc da 28 Cv di potenza, però a causa delle dimensioni più ampie, perché il corpo vettura è invece derivato dalla 522, le prestazioni sono fisiologicamente penalizzate: la velocità massima è di 77 chilometri orari (cinque in meno rispetto alla 514) ed i consumi si aggirano intorno ai 12 litri per cento chilometri. L'altra faccia della medaglia, quella positiva, è comunque il maggiore spazio interno disponibile per passeggeri (cinque) e bagagli (fino a 50 chili), senza dimenticare i costi di gestione decisamente più bassi. Dal punto di vista tecnico, è da segnalare la presenza di freni idraulici su tutte le ruote. Le carrozzerie più richieste sono quella berlina-landaulet, nelle varianti a due e quattro luci, e quella landaulet con le tre luci (tipo Italia). Ne esiste anche una versione adibita a taxi (denominata T) e carrozzata landaulet Milano a due luci, con passo (2,870 metri) e peso a pieno carico (1.700 chilogrammi) aumentati nonché ruote più grandi, la cui velocità massima cala ulteriormente a 75 orari. Durante il triennio in cui rimane in produzione (1931-1934), sono complessivamente più di 3.400 gli esemplari di 515 costruiti.



1



2

3

4

1. Una Fiat 515 T adibita a taxi, con carrozzeria landaulet Milano
2. La Fiat 515 in una stampa dell'epoca
3. Dettaglio del motore 1.4 a quattro cilindri, montato sulla Fiat 515
4. La Fiat 515 berlina a quattro porte

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,970
Larghezza ..... m 1,710
Altezza ..... m 1,700

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.145 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1438 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 28 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 77 km/h

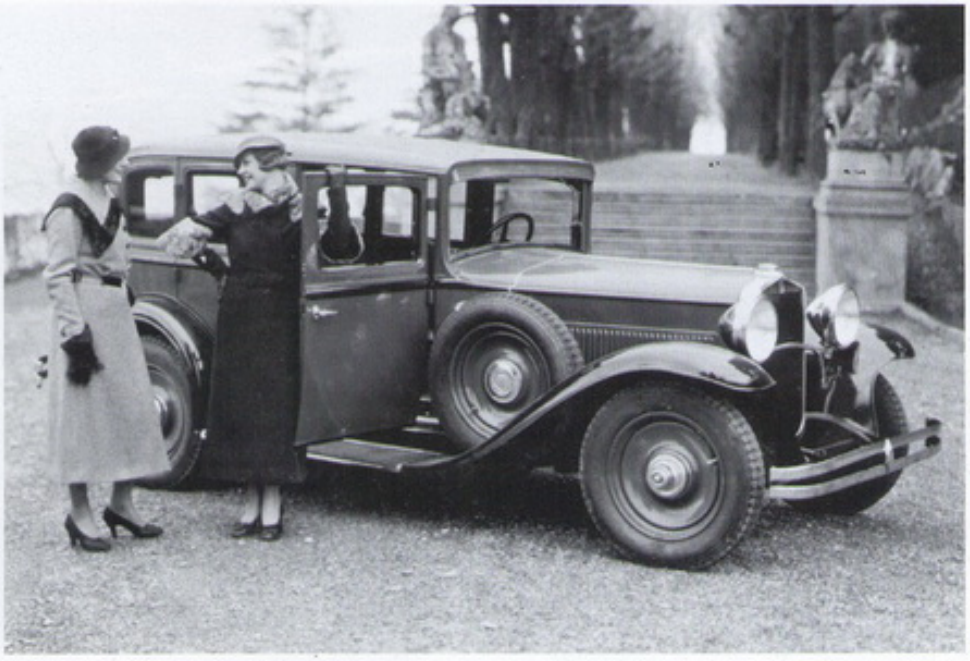
PREZZO ..... Lire 23.500

522

Produzione 1931 - 1933
Carrozzeria Berlina - Torpedo - Coupé

1. La Fiat 522 berlina quattro porte del 1931
2. La variante torpedo della Fiat 522
3. Una Fiat 522 nella versione coupé

Nel 1931 la 522 succede alla 521, e ne mantiene lo stesso motore seppur potenziato di due cavalli: il 2,5 litri ora ne ha 52 a 3.300 giri al minuto, ed è in grado di far toccare alla vettura la velocità di 105 chilometri orari. Ne esistono due versioni: una a passo corto (2,77 metri) C ed una a passo lungo (3,07 metri) L, che differiscono nel peso e nelle dimensioni generali, più grandi nella variante a passo lungo. La L ha inoltre pneumatici più larghi ed una velocità di punta di 95 orari, oltre a costare 28.250 lire (1.750 in più). Per quanto riguarda la dotazione tecnica, è interessante notare la presenza nel cambio con innesti sincronizzati sulle due marce più alte, la terza e la quarta. Esiste anche una versione più spinta, la CSS, con doppio carburatore e potenza aumentata a 56 Cv. In due anni vengono costruiti oltre 7.000 esemplari di 522.


1

FOCUS
La 522 S

Si tratta della variante sportiva, che debutta al salone di Ginevra del 1932 ed è disponibile con due o quattro porte. Il motore è lo stesso, il sei cilindri di 2516 cc, ma la potenza ora raggiunge i 65 Cv: la velocità di punta sale dunque a 115 chilometri orari. Ne vengono costruiti circa 730 esemplari.

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,230
Larghezza ..... m 1,730
Altezza ..... m 1,700

POSTI 4/5

PORTE 4

PESO ..... 1.295 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2516 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 52 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

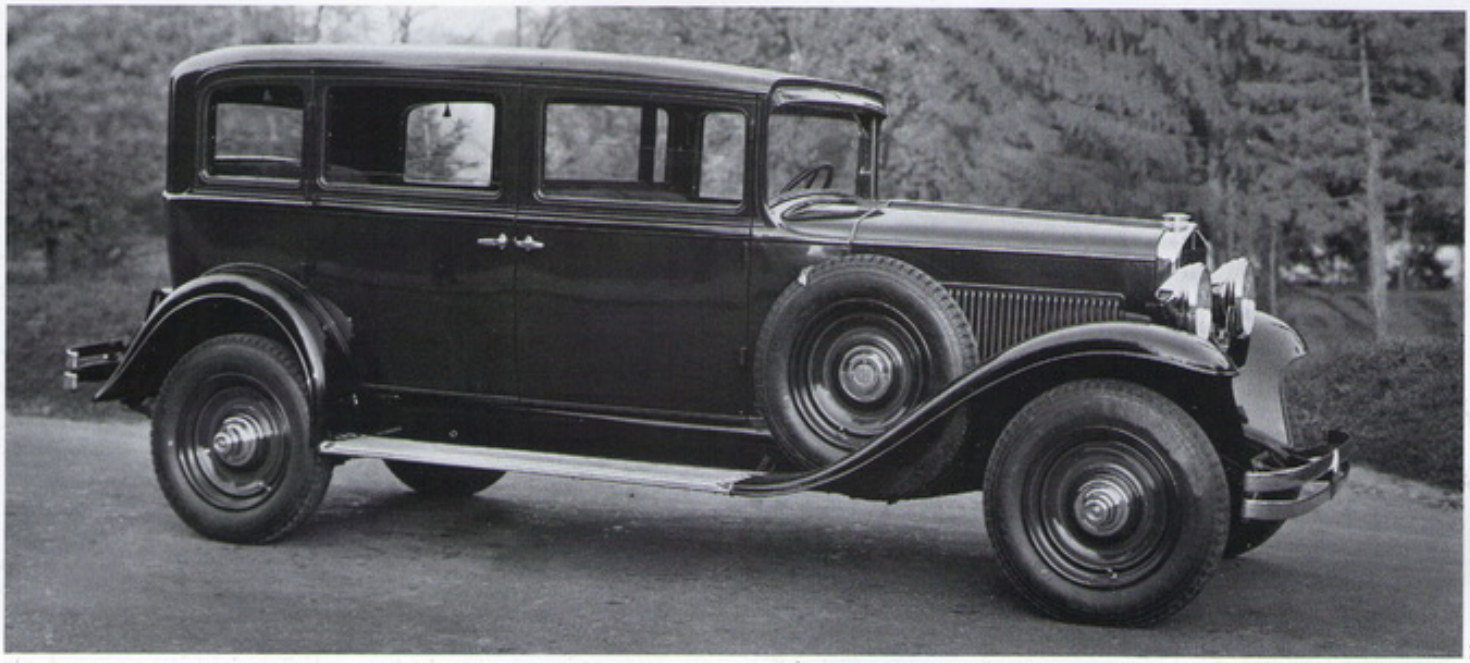
FRENI
Anteriore ..... nd
Posteriore ..... nd

VELOCITÀ MASSIMA ..... 105 km/h

PREZZO ..... Lire 26.500

524

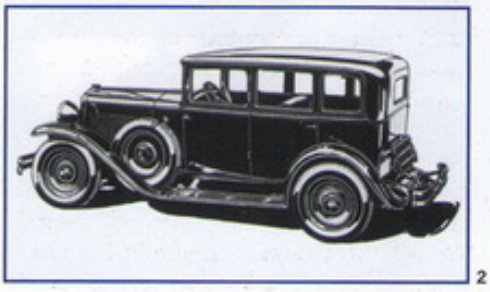
Produzione 1931 - 1934
Carrozzeria Berlina - Limousine



1

La 524 è molto simile alla 522, ma si tratta senza dubbio di un modello più di rappresentanza rispetto a quest'ultima: il prezzo, infatti, sale a 31 mila lire. Anche quest'auto è equipaggiata con il propulsore sei cilindri in linea 2516 cc da 52 Cv che consente una velocità di punta di circa cento chilometri all'ora. Come la 522, anche la 524 viene realizzata in due versioni: a passo corto C e a passo lungo L (ad un prezzo di 35mila lire), con la prima che misura una lunghezza di quattro metri e mezzo, mentre la seconda di quattro metri e 68 centimetri. Anche i pesi a vuoto, naturalmente, differiscono: la C si ferma a 1.400 chilogrammi, mentre la L arriva fino a 1.592. Tecnicamente, viene riproposto il cambio con terza e quarta marcia sincronizzate, nonché i freni idraulici sulle quattro ruote. Dal punto di vista estetico è da segnalare la consistente evoluzione fra la prima serie e gli ultimi esemplari prodotti per i quali viene allestita una carrozzeria (sempre di tipo chiuso) meno spigolosa, con parafanghi anteriori avvolgenti e radiatore inclinato, che si distacca dallo stile delle altre Fiat. L'esclusività di questo modello (soprattutto nella versione limousine), del resto, è testimoniata anche dai numeri, non esattamente popolari: sono infatti solo 2.275 le 524 prodotte nel periodo che va dal 1931 al 1934.

1. Una 524 L, a passo lungo: la Fiat di rappresentanza dell'epoca
2. La prima serie della Fiat 524 C in un disegno dell'epoca



2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,500
Larghezza ..... m 1,730
Altezza ..... m 1,720

POSTI 4/7

PORTE 4

PESO ..... 1.400 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2516 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 52 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... a 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 100 km/h

PREZZO ..... Lire 31.000

508 Balilla

Produzione 1932 - 1937
Carrozzeria Berlina - Coupé - Torpedo - Spider

1

2

3

1. Un esemplare perfettamente conservato di Fiat Balilla a 3 marce, in versione berlina a due porte
2. La variante spider della Fiat Balilla
3. Una Fiat Balilla Sport Coupé

La Balilla è senza dubbio la vettura più popolare prodotta dalla Fiat da quando la Casa torinese inizia la sua attività: basta pensare che le 508 prodotte fino al 1934 sono circa 41.400. Questa vettura fa il suo debutto ufficiale al salone dell'auto di Milano nel 1932, e viene successivamente offerta sul mercato al prezzo di 10.800 lire nelle tre varianti di carrozzeria berlina due porte, spider e torpedo. Nella sua prima uscita, è dotata di un cambio a tre marce e di un motore piccolo e agile: si tratta del quattro cilindri in linea da un litro, che sviluppa una potenza di 20 Cv a 3.400 giri per una velocità massima di 80 chilometri orari e consumi particolarmente parchi, che si attestano sugli 8 litri per 100 chilometri. Esiste tuttavia anche un'evoluzione più spinta di questo motore, che grazie alla modifica del rapporto di compressione beneficia di un aumento di potenza a 26-28 Cv, per una velocità di punta che raggiunge i 95 orari. Dal 1933 al 1937 si produce anche una versione M (militare) della Balilla, sempre con gli stessi tipi di carrozzeria: berlina, torpedo e spider. Ma accanto a questi trovano spazio anche le varianti furgoncino e camioncino, particolarmente indicate all'utilizzo per fini bellici. Dal punto di vista meccanico, le differenze più significative sono un più corto rapporto al ponte e l'utilizzo di ruote dal diametro più ampio. Inizialmente il cambio è quello classico a tre marce, ma dal 1934 al 1937 se ne rende disponibile anche uno a quattro rapporti (che equipaggia la famosa Balilla 4 Marce, prodotta in oltre 71.000 esemplari). Il motore, poi, è lo stesso, anche se la velocità massima scende a 70 chilometri orari per effetto dei 100 chili di peso in più: 785 contro i 685 della versione normale. Nel 1933,

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,145
Larghezza ..... m 1,400
Altezza ..... m 1,530

POSTI 4

PORTE 2/4

PESO ..... 685 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 995 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 20 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 80 km/h

PREZZO ..... Lire 10.800

presentata sempre al salone dell'auto di Milano, arriva anche la variante sportiva S della Balilla. Si tratta di una spider elegante ed innovativa, disegnata dal carrozziere Ghia e realizzata con qualche leggera modifica dai tecnici Fiat. In realtà ne esistono due modelli: la spider Coppa d'Oro e la Mille Miglia, quest'ultima con carrozzeria chiusa. La prima serie di questa sportiva (1933) ha il motore con valvole laterali e 30 Cv, mentre dal 1934 la seconda serie beneficia di un motore con valvole in testa abbinato ad un cambio a 4 marce, e la potenza sale a 36 Cv.

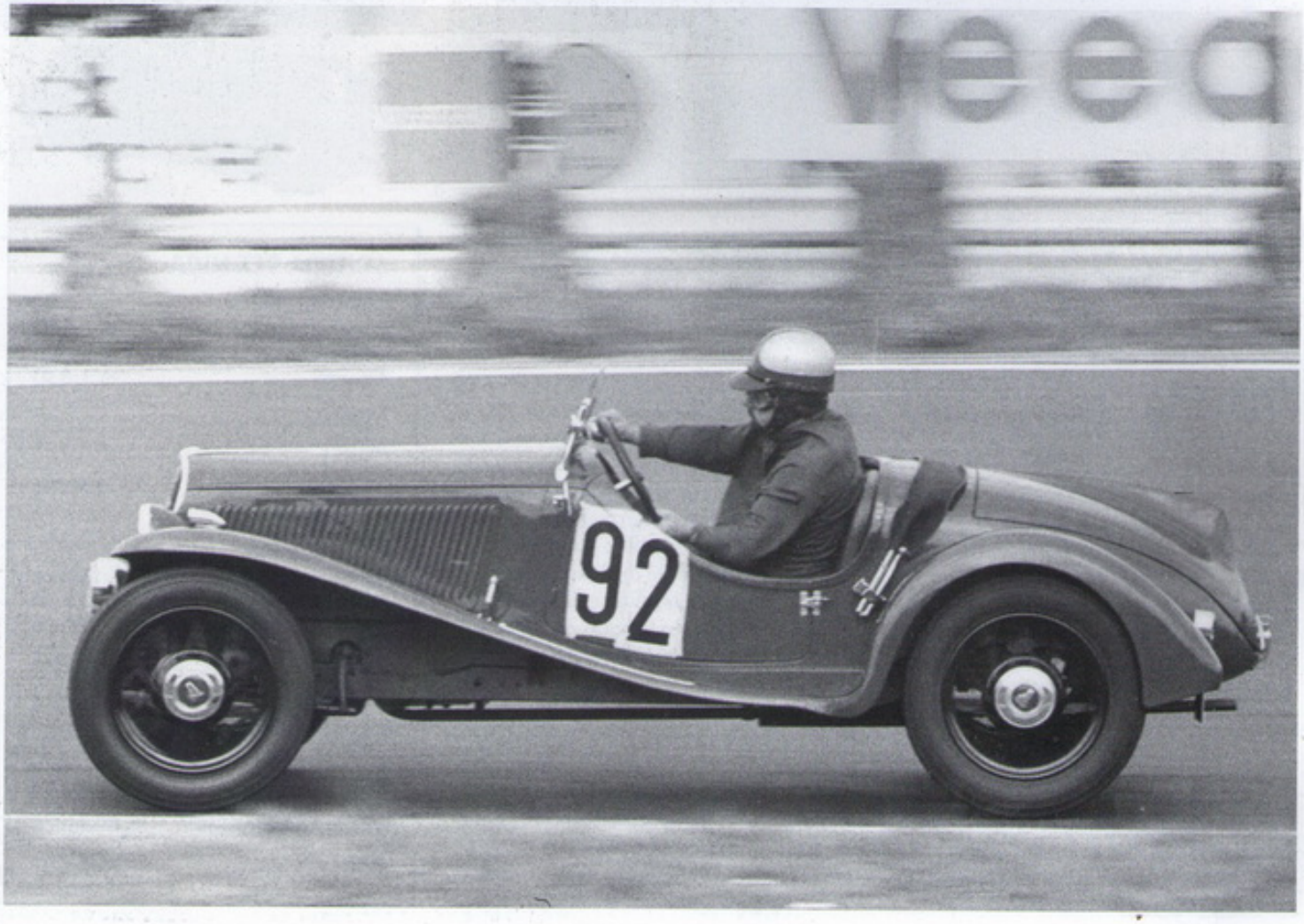
FOCUS

La Balilla 4 marce

Nel 1934 arriva un modello dalle linee fresche e tondeggianti, che in opzione può montare anche un motore a valvole in testa più potente, da 34 Cv che è in abbinamento ad un cambio a quattro rapporti. Se ne producono oltre 71 mila esemplari.

DIMENSIONI	
Lunghezza	m 3,145
Larghezza	m 1,400
Altezza	m 1,530
POSTI	4
PORTE	2/4
PESO	710 kg
MOTORE	
Alimentazione	benzina
Cilindrata	995 cc
Cilindri	4
Potenza	24 Cv
TRAZIONE	posteriore
CAMBIO	4 marce
FRENI	
Anteriore	a tamburo
Posteriore	a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA	85 km/h
PREZZO	Lire 11.250

Una Fiat Balilla Sport del 1934 impegnata in gara

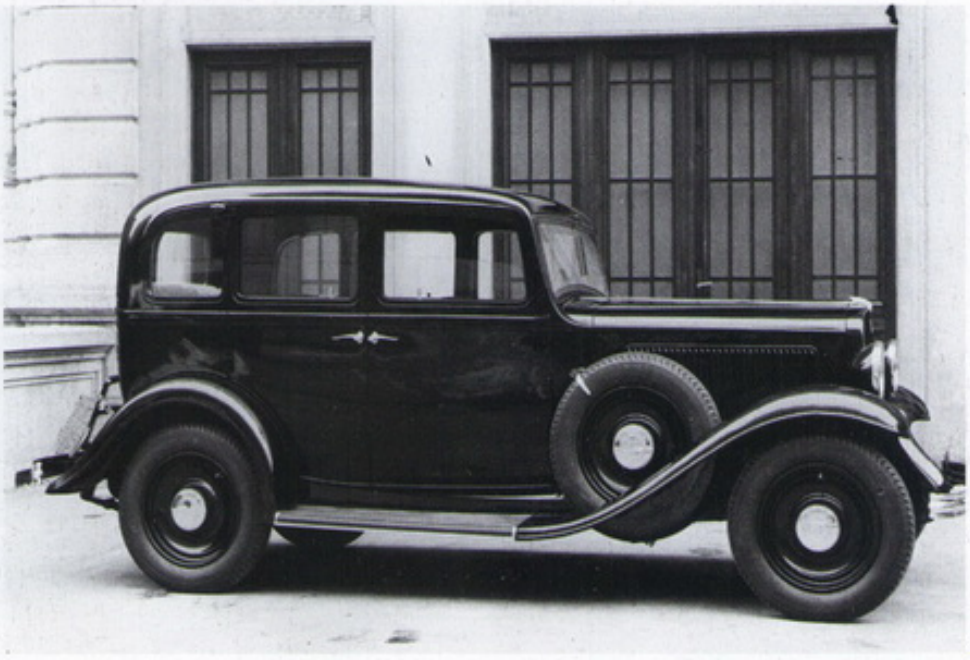


518 Ardita

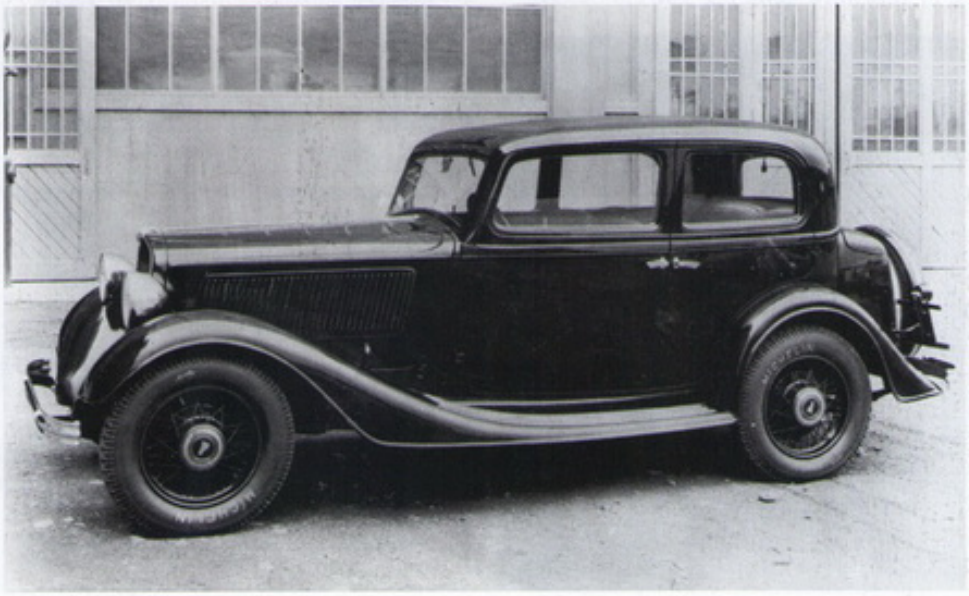
Produzione 1933 - 1938
Carrozzeria Berlina - Limousine

1. Una berlina limousine, la versione più ricca della Fiat 518
2. Una variante sportiva della Fiat Ardita 2000, una versione della 518

La 518 è l'evoluzione diretta, in termini anche dimensionali, della 508. Meglio conosciuta come Ardita, la 518 viene prodotta in due versioni: una con passo corto di 2,70 metri (C) e l'altra con passo lungo di 3 metri (L). Ovviamente, quest'ultima ha un peso superiore (1.259 chilogrammi) e pneumatici più larghi. Entrambe beneficiano di un telaio in acciaio e dei freni idraulici sulle quattro ruote. La Ardita viene offerta poi non solo con il motore di 1758 cc e 40 Cv, ma anche con un due litri che di cavalli ne ha cinque in più. Per differenziarla dalla versione, per così dire, base, quest'ultima prende la denominazione di Ardita 2000, disponibile anch'essa con il passo sia corto che lungo. Non manca poi una declinazione sportiva a quattro posti, la S, con carrozzeria ribassata montata sul telaio più corto e motore più potente da 54 Cv a 3.800 giri, per una velocità massima che tocca i 115 chilometri orari. L'Ardita 2000 viene anche costruita nell'allestimento Coloniale, sia a passo corto che lungo, con carrozzeria aperta e chiusa, nonché una velocità di punta scesa ad 85 orari per l'utilizzo di materiali più robusti e dunque pesanti. La produzione totale è di poco inferiore alle 7.500 unità.



1



2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,035
Larghezza ..... m 1,670
Altezza ..... m 1,670

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.185 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1758 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 40 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

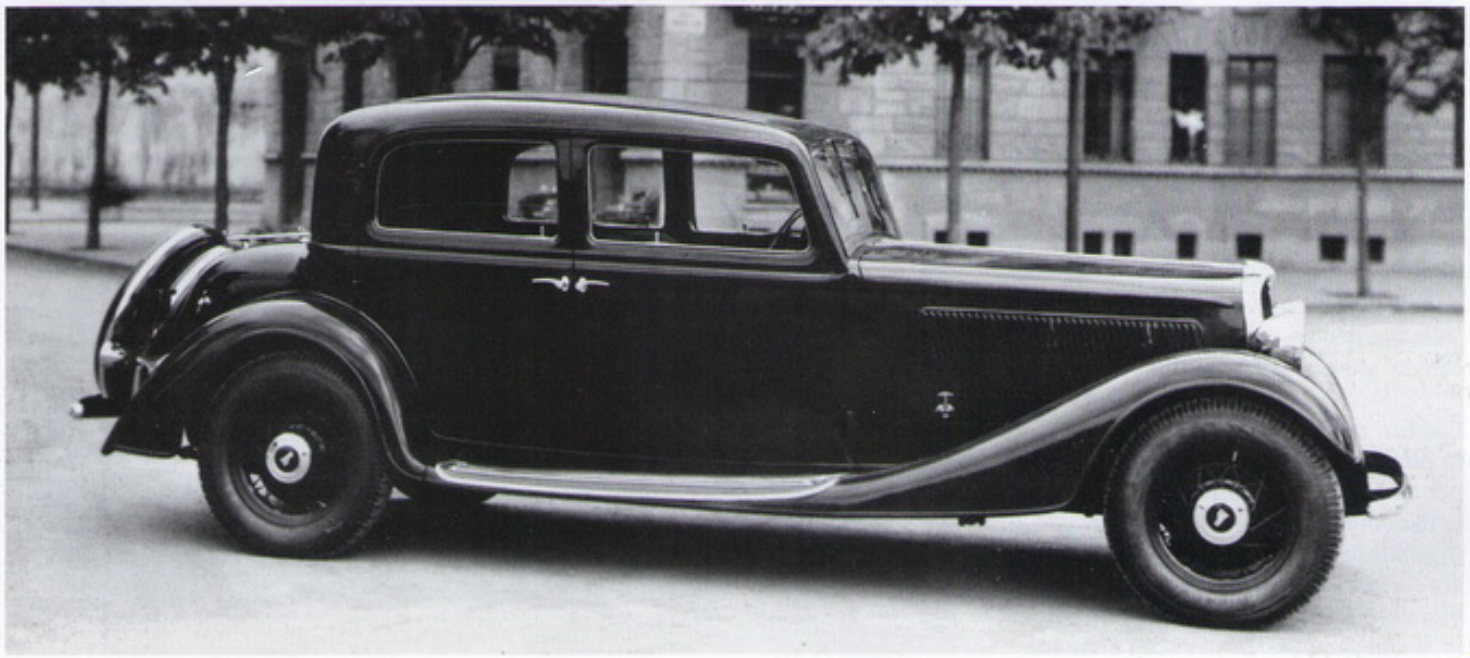
VELOCITÀ MASSIMA ..... 100 km/h

PREZZO ..... Lire 20.500

527 Ardita

Produzione 1934 - 1936
Carrozzeria Berlina - Limousine

1. Una berlina sport Fiat Ardita 2500 del 1934
2. La Fiat Ardita 527 in versione carrozzata limousine, molto in voga all'epoca



1

La 527 è senza dubbio una Ardita più potente rispetto alle 1.750 e 2.000 su base Fiat 518. Il motore passa infatti ad una cilindrata di 2516 cc, ma soprattutto a un'architettura a sei cilindri in linea. La potenza ne trae giovamento, com'è lecito attendersi, salendo a 52 Cv rispetto ai 40 e ai 45 dei propulsori a quattro cilindri che equipaggiano le varie 518 precedenti. La denominazione dunque, riprendendo tali caratteristiche, diventa quella di Ardita 2500: di questa, vengono costruiti circa mille esemplari. Oltre al motore, anche il passo della versione berlina carrozzata limousine con 4 posti è maggiore rispetto alla versione lunga della 518: ben 3,170 metri. Il telaio è lo stesso, in acciaio, sia per la versione normale che per quella sportiva S: quest'ultima, tuttavia, beneficia di un motore spinto fino a 60 Cv a 3.800 giri al minuto, in virtù del rapporto di compressione che passa da 5,9 a 6,6:1. Di conseguenza, anche la velocità massima cresce: mentre la versione normale raggiunge al massimo i 110 chilometri orari, quella sportiva arriva invece a toccare i 115. Ma cresce anche il consumo di carburante: da 16 a 17 litri di benzina per 100 chilometri.

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,505
Larghezza ..... m 1,670
Altezza ..... m 1,679

POSTI 4/5

PORTE 4

PESO ..... 1.415 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2516 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 52 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 110 km/h

PREZZO ..... Lire 27.000

1500

Produzione 1935 - 1950
Carrozzeria Berlina

1. Una Fiat 1500 prima serie
2. La Fiat 1500 versione berlina a quattro porte

La 1500 è forse il primo esempio di vettura che si discosta dall'estetica squadrata e dominante dell'epoca, con le sue linee bombate e tondeggianti al frontale. Al punto da destare un notevole interesse quando viene presentata ufficialmente, in occasione del salone dell'auto di Milano del 1935. Ma il design non è la sola particolarità di quest'auto, che presenta novità interessanti anche dal punto di vista tecnico. Per cominciare, è la prima Fiat ad avere sospensioni a ruote indipendenti all'avantreno. Sono poi da segnalare lo chassis con telaio tubolare ed il motore, che nonostante ha una cilindrata piuttosto contenuta dispone di sei cilindri in linea. In particolare, si tratta di un 1493 cc (da cui il nome dell'auto) che sviluppa la considerevole potenza di 45 Cv a 4.400 giri al minuto, in grado di spingere la 1500 alla velocità di punta di 115 chilometri all'ora. Della 1500 esistono anche una versione B, con freni più potenti, ed una versione C risalente al 1940: quest'ultima è facilmente riconoscibile, per via delle modifiche apportate al frontale che diventa più aerodinamico. Il pubblico dimostra di apprezzare particolarmente la 1500, che nelle tre declinazioni viene prodotta complessivamente in 42.500 esemplari.

1

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,465
Larghezza ..... m 1,562
Altezza ..... m 1,500

POSTI 4/5

PORTE 4

PESO ..... 1.070 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1493 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 45 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 115 km/h

PREZZO ..... Lire 21.500

500 Topolino

Produzione 1936 - 1955
Carrozzeria Berlina - Giardiniera

La 500 è senza dubbio la prima utilitaria due posti prodotta in serie a entrare, e rimanere stabilmente, nel cuore degli automobilisti italiani. Al punto che la sua prima versione, la A, viene rinominata affettuosamente dal grande pubblico con l'appellativo di Topolino. Nata da un progetto di Oreste Lardone, successivamente modificato e portato a termine con successo da Dante Giacosa, quest'auto presenta una serie di soluzioni volte a risparmiare sia sul peso totale (solo 535 chilogrammi a vuoto) che sui costi di produzione ed esercizio. Anche se, rispetto all'idea originale dei vertici Fiat di mantenere il prezzo entro la soglia popolare delle 5.000 lire, alla fine questo lievita invece a quota 8.900. Tra gli accorgimenti tecnici, semplici ma efficaci, da ricordare il telaio formato da due travi montate a V ed il radiatore posto sopra il motore, un quattro cilindri in linea con valvole sistemate lateralmente. Quest'ultimo ha una cilindrata decisamente contenuta, 569 cc, così come la potenza, di soli 13 Cv. Ma soprattutto in virtù del basso peso, la velocità massima raggiunge comunque gli 85 chilometri orari. La 500 A, con modifiche alle sospensioni posteriori, rimane in produzione fino al 1948, quando viene sostituita dalla 500 B, con motore potenziato a 16,5 Cv e valvole in testa. L'anno successivo, il 1949, è la volta di quello che oggi si può definire un restyling: la 500 C, che può vantare un frontale ridisegnato con i fari incastonati nella carrozzeria e che rimane in produzione fino al 1955. Al salone dell'auto di Torino del 1948 viene anche presentata la 500 Giardiniera-Belvedere, una variante utilitaria della 500 B a quattro posti ispirata alle station wagon americane, che ben si adatta al trasporto sia di persone che di cose. Esperimento che, visto il successo di vendite, viene ripetuto l'anno successivo con la 500 C, anch'essa presentata anche nella versione giardiniera. Sia sulla versione giardiniera della B che della C, spicca la struttura esterna mista della carrozzeria, con legno e metallo insieme e totalmente metallica nell'ultima serie. La Topolino, e i modelli derivati, contribuiscono enormemente alla motorizzazione di massa in Italia: stando ai numeri, infatti, sono ben 520.000 gli esemplari costruiti e messi in commercio in quasi 20 anni di vita.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,215
Larghezza ..... m 1,275
Altezza ..... m 1,377

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 535 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 569 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 13 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 85 km/h

PREZZO ..... Lire 8.900

LE VERSIONI

Modello	Produzione
500 A	1936 - 1948
500 B	1948 - 1949
Giardiniera Belvedere	1948 - 1949
500 C	1949 - 1955
Giardiniera	1949 - 1955
Belvedere Metallica	1952 - 1955

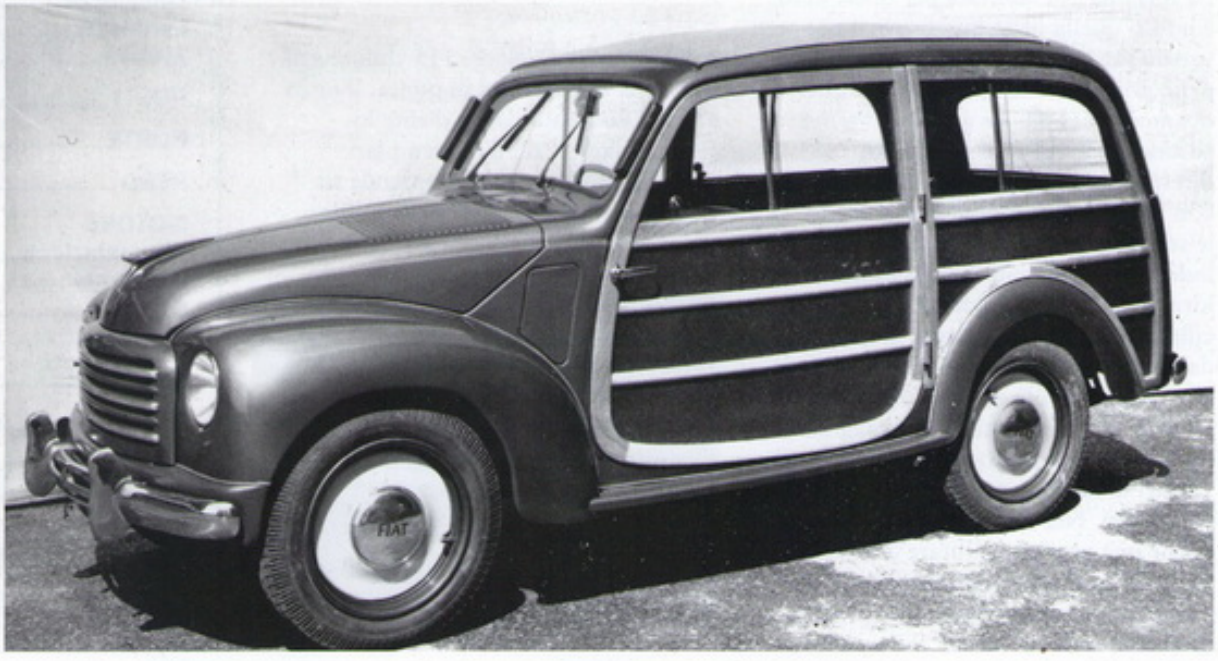
1

LA TECNICA

Il motore ha un carburatore e le valvole laterali: è posizionato molto in avanti oltre l'asse delle ruote anteriori. Il retrotreno è inizialmente a mezze balestre semiellittiche, con ponte rigido. Gli ammortizzatori idraulici sono a leva.

1. Le linee senza tempo della Fiat 500 Topolino, che arriva in commercio nel 1936
2. La Fiat Topolino 500 A con tettuccio apribile in tela
4. La Fiat Topolino 500 B Giardiniera Belvedere, con carrozzeria realizzata in metallo, legno e masonite

2



3

2800

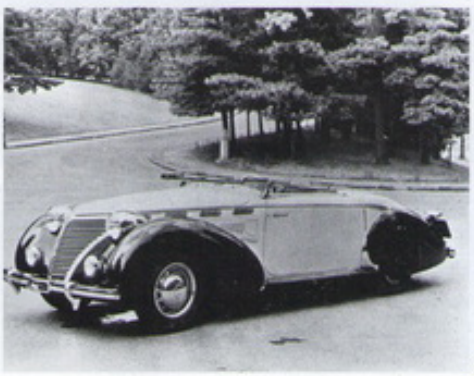
Produzione 1938 - 1944
Carrozzeria Berlina - Cabriolet - Torpedo - Limousine

1

Con la 2800 la Fiat dimostra di non saper costruire solo utilitarie, ma anche vetture di rappresentanza. La formula più adottata per quest'auto è infatti quella della limousine, e per certi versile sue linee (specie del cofano della griglia frontale) anticipano quelle dei modelli 1100 che arrivano l'anno successivo. Il telaio è in acciaio, il retrotreno ha un assale rigido con balestre longitudinali, mentre le sospensioni anteriori sono a ruote indipendenti con molle e ammortizzatori idraulici. C'è poi il motore, un 2.8 sei cilindri in linea con valvole in testa da ben 85 Cv, che spinge la 2800 alla considerevole velocità di 130 orari. I consumi, com'è facile da immaginare, sono anch'essi piuttosto alti: ci vogliono 17 litri di benzina per fare 100 chilometri. Nel 1939 viene introdotta anche una versione militare con carrozzeria torpedo denominata 2800 CMC, più corta ma anche più pesante di quella normale (2.420 chilogrammi)

1. Uno splendido esemplare di Fiat 2800 in versione limousine
2. Particolarmente apprezzata è la variante cabriolet della Fiat 2800

e dunque meno veloce: 115 chilometri orari è la sua velocità di punta. Il fatto che la 2800 sia un'auto d'élite lo testimoniano i soli 621 esemplari prodotti, numero che comprende sia le versioni normali che quelle militari.



2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,300
Larghezza ..... m 1,800
Altezza ..... m 1,700

POSTI 6

PORTE 4

PESO ..... 1.855 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2852 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 85 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

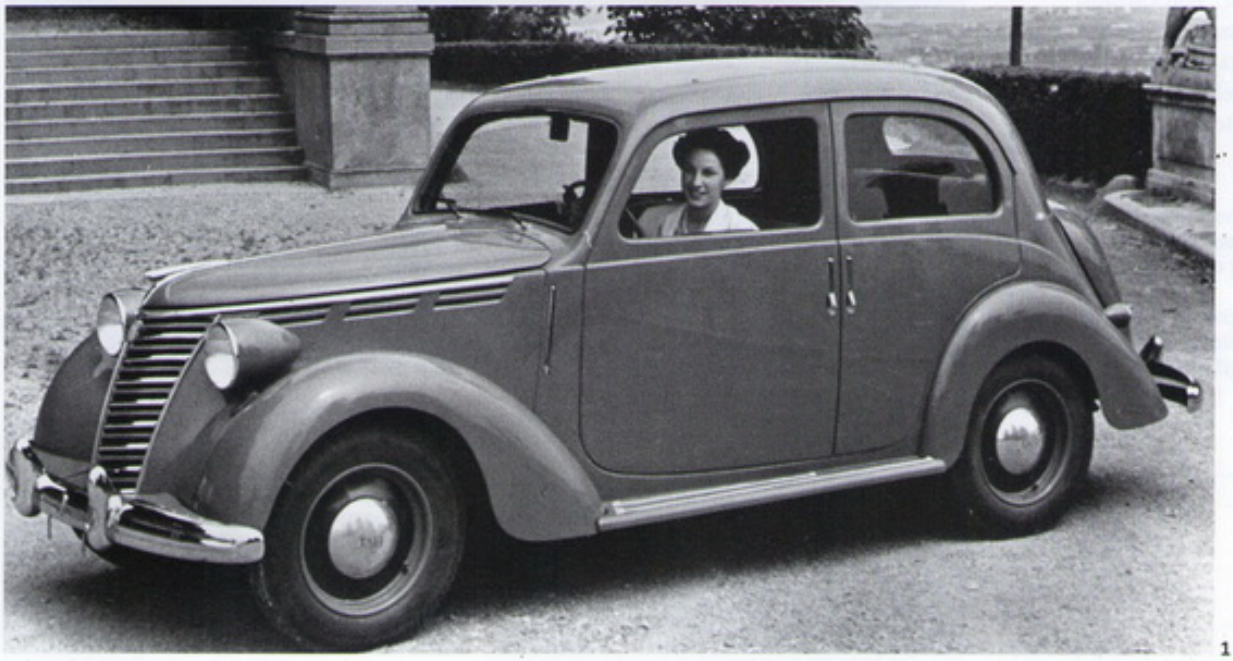
FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 130 km/h

PREZZO ..... Lire 60.000

1100

Produzione 1939 - 1953
Carrozzeria Berlina - Cabriolet - Coupé



1

1. La Fiat 1100 riprende alcuni dei temi stilistici della 1500
2. La Fiat 1100 è una berlina media dalle dimensioni di una moderna compatta in quanto a lunghezza, che è di circa 4 metri

La 1100 può definirsi una versione aggiornata della 508, di cui riprende l'impostazione strutturale. Il motore è un 1.1 di cilindrata da 32 Cv, che consuma 9 litri di benzina per 100 chilometri e spinge l'auto alla velocità massima di 110 chilometri orari. La 1100 viene prodotta fino al 1948 ed è costruita in sei varianti di carrozzeria: berlina, berlinetta, berlina con tetto apribile, cabriolet, nonché una versione sedan a passo lungo, con utilizzo prevalentemente taxi. Dal 1948 in poi viene introdotta la 1100 B, con evoluzioni sia dal punto di vista meccanico (sospensioni) che da quello estetico (nuovo frontale, qualche ritocco agli interni, al volante e al quadro strumenti), ma soprattutto un motore potenziato da 35 Cv. Anche in questo caso ne è prevista una variante allungata per uso taxi, la BL, meno potente (30 Cv) e veloce (95 chilometri orari di velocità massima). In realtà, esiste anche una berlinetta sportiva a due posti secchi che porta

2

il nome di 1100 S, ispirato alla derivazione dalla 508 MM. Si tratta di un modello prettamente sportivo, dotato di una carrozzeria originale realizzata in alluminio di dimensioni sensibilmente più compatte rispetto a quelle della berlina d'origine. Lunga 3 metri e 93, larga 1,48 e alta soltanto un metro e 35, leggera e dotata di una profilatura aerodinamica molto efficiente, questa berlinetta da competizione si afferma come alternativa meno performante ma molto più economica e gestibile rispetto alle più celebri granturismo dell'epoca. Questa 1100 S diventa quindi una ottima base

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,020
Larghezza ..... m 1,482
Altezza ..... m 1,500

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... 890 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1089 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 32 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

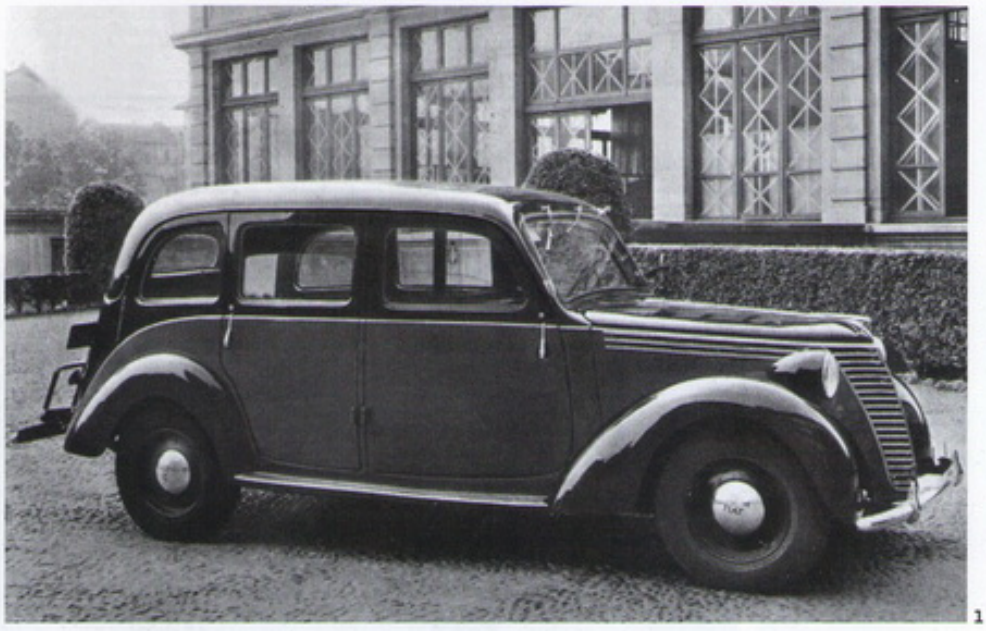
CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 110 km/h

PREZZO ..... Lire 23.400

per elaborazioni sempre più spinte: prima con il motore di serie potenziato. Le prestazioni sono fuori dall'ordinario: la velocità di punta raggiunge i 150 orari. E infatti nella Mille Miglia del 1948 conquista il secondo, terzo e quarto posto in classifica generale. Nel 1949 arrivano poi le versioni E ed EL, con cambio al volante e seconda marcia sincronizzata nonché ruota di scorta sistemata nel bagagliaio. Nel '50 debutta infine una splendida versione coupé, disegnata da Pininfarina.



1

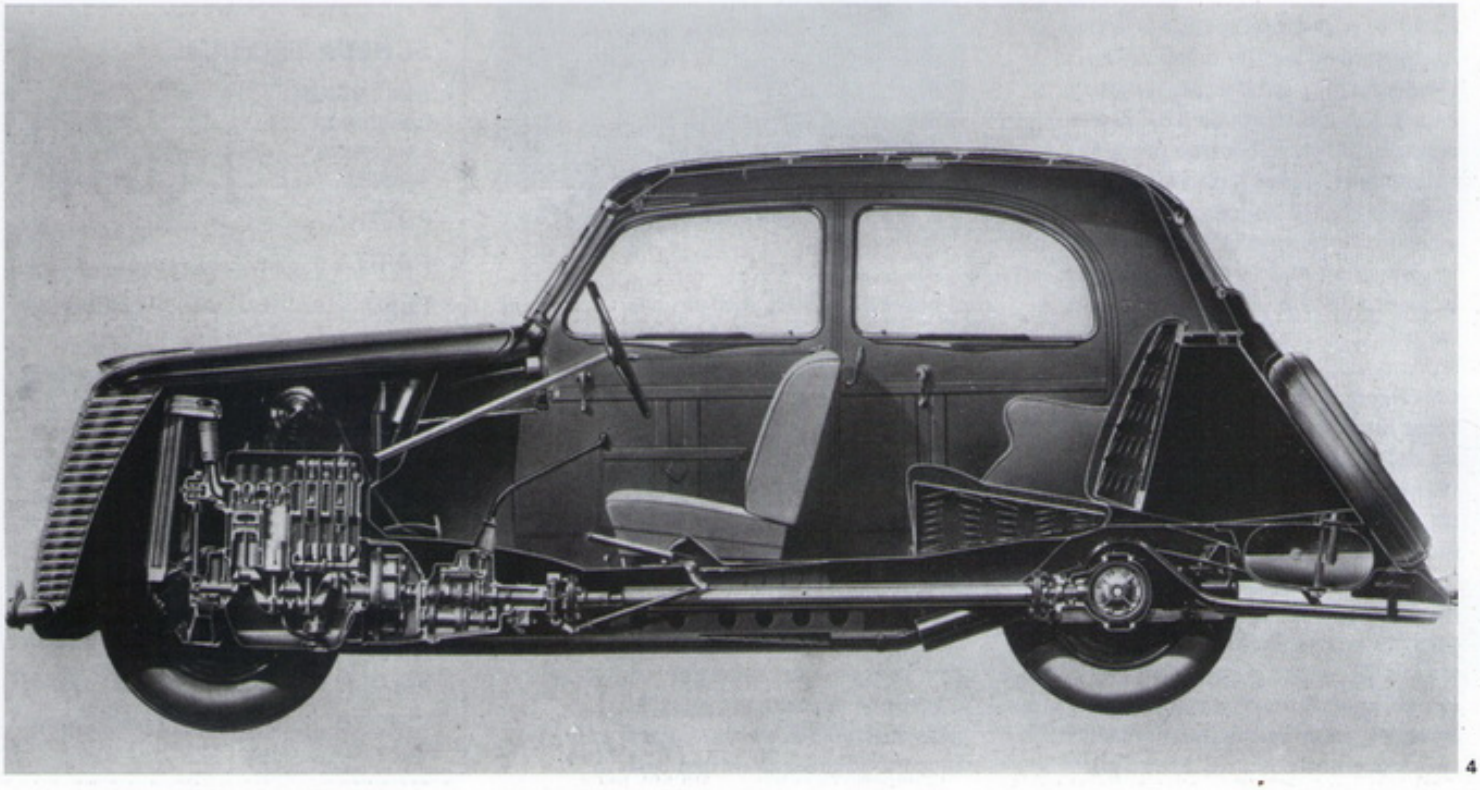
1. Una Fiat 1100 nella variante più lunga, la L, destinata all'utilizzo come taxi
2. La versione cabriolet della Fiat 1100, con capote in tela
3. Le linee aerodinamiche della Fiat 1100 S
4. Una sezione longitudinale della Fiat 1100, che mette in evidenza gli organi meccanici

LE VERSIONI

Modello	Produzione
1100, 1100 L	1939 - 1948
1100 S	1947 - 1950
1100 B, 1100 BL	1948 - 1949
1100 E, 1100 EL	1949 - 1953
Coupé	1950 - 1951

2

3



4

1400

Produzione 1950 - 1958
Carrozzeria Berlina - Cabriolet

Un esemplare di Fiat 1400. Da notare il parabrezza e il lunotto curvi per la prima volta su una Fiat

La 1400 viene presentata ufficialmente al salone dell'auto di Ginevra nel marzo del 1950 come vettura che festeggia i primi cinquant'anni della Fiat. In effetti, questa può essere senza dubbio definita come l'automobile del nuovo corso dopo la Seconda guerra mondiale, tante sono le novità dal punto di vista stilistico ma anche tecnico frutto di progetti post-bellici. Questa è infatti la prima vettura prodotta in serie della Casa torinese ad avere la struttura a scocca portante in luogo dell'abituale telaio in acciaio, nonché un sistema di riscaldamento e aerazione degli interni. Sul versante del design poi, è da segnalare la soluzione fino ad allora inedita per la Fiat del parabrezza curvo. Il motore è un 1,4 litri da 44 Cv con quattro cilindri in linea, capace di spingere l'auto a una velocità massima di 120 chilometri orari consumando poco più di dieci litri di benzina per coprire la distanza di 100 chilometri. Numeri convincenti, anche in considerazione del fatto che può ospitare cinque passeggeri con relativi bagagli (fino ad un massimo di 50 chili di peso). Accanto alla berlina viene introdotta anche la versione cabriolet, che è più bassa (1,53 metri) e pesa quasi cento chilogrammi in più. Anche il prezzo è sensibilmente più alto, arrivando a quota 1.625.000 lire rispetto al milione e 275 mila lire della berlina. Nonostante il costo non per tutte le tasche vengono venduti ben 77.000 esemplari sia in versione cabrio che sedan. Nel 1953, è la volta della 1400 D: la prima vettura italiana, e a marchio Fiat, ad essere equipaggiata con un motore a gasolio. Si tratta del 1.9 da 40 Cv ad iniezione indiretta già montato sull'autocarro 615 N che viene utilizzato in seguito anche sulla Campagnola. La D rimane in produzione per due anni, e ne vengono costruiti 13.500 esemplari. Nel 1954 viene introdotta la 1400 A con aggiornamenti nella carrozzeria e modifiche nella

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,305
Larghezza ..... m 1,655
Altezza ..... m 1,550

POSTI 4/5

PORTE 2/4

PESO ..... 1.130 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1395 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 44 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 120 km/h

PREZZO ..... Lire 1.275.000

meccanica, il più significativo dei quali riguarda il motore: la potenza passa da 44 a 50 Cv, per una velocità massima di 125 chilometri orari. Nel '56, infine, arriva la 1400 B, con motore da 58 Cv e aggiornamenti a freni e sospensioni. Sulla carrozzeria, spicca la nuova calandra nonché la verniciatura bicolore.

1. La versione cabriolet della Fiat 1400 è più bassa e più pesante rispetto alla berlina
2. Lo stile e l'eleganza delle proporzioni sono una caratteristica principe della Fiat 1400 cabrio

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Berlina e Cabriolet	1950 - 1954
Diesel	1953 - 1954
A	1954 - 1956
B	1956 - 1958

1

2

Campagnola

Produzione 1951 - 1987
Carrozzeria Fuoristrada

La Campagnola debutta nel 1951, ed è realizzata in seguito a un bando per la fornitura di veicoli ai vari eventi governativi, in concorrenza con l'Alfa Romeo. La Campagnola si ispira alla Jeep militare americana ma nella realizzazione il progetto guarda ad una formula "multifunzionale" come la britannica Land Rover. La prospettiva è infatti quella di alimentare le forze armate e gli enti pubblici ma anche di soddisfare la clientela civile in cerca di un veicolo a metà strada fra il furgone e il trattore. La struttura è semplice e robusta, con un classico telaio a longheroni e sospensioni a ponte rigido sui due assali. La trazione è posteriore con quella anteriore inseribile manualmente. La carrozzeria è aperta con parabrezza abbattibile e portiere smontabili; vi sono due sedili anteriori e due panchette longitudinali posteriori.

1

1. Una Fiat Campagnola del 1951
2. Le linee della Fiat Campagnola ricordano quelle della "cugina" americana Jeep

FOCUS
La Nuova Campagnola

Il modello destinato a sostituire quello storico debutta nel 1974, con motore benzina 2.0 da 80 Cv a cui si aggiungono nel '79 due unità a gasolio: un 2.0 da 60 Cv ed un 2.5 da 72 Cv, entrambi di produzione Sofim e adattati ad un utilizzo fuoristradistico. Parallelamente al lancio delle versioni diesel, il modello beneficia di un restyling estetico.

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1951 - 1955
Campagnola A	1955 - 1973
Nuova Campagnola	1974 - 1987

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,640
Larghezza ..... m 1,480
Altezza ..... m 1,945

POSTI 6

PORTE 2

PESO ..... 1.250 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1901 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 53 Cv

TRAZIONE ..... integrale

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 100 km/h

PREZZO ..... Lire 1.600.000

8V

Produzione 1952 - 1954
Carrozzeria Coupé

1. La sportività della carrozzeria della Fiat 8V. Spiccano l'ampia calandra anteriore e la presa d'aria sul cofano
2. La Fiat 8V nella versione definitiva destinata alla produzione: ne vengono costruiti 114 esemplari

Dopo utilitarie e vetture di rappresentanza, nel 1952 la Fiat propone al salone di Ginevra una sportiva a due posti dalle prestazioni da gran turismo: si tratta della 8V, che con le sue linee filanti ed aerodinamiche riesce a raggiungere una velocità di punta di ben 190 chilometri orari. Merito soprattutto del motore: un 2.0 otto cilindri a V con valvole in testa, in grado di sviluppare ben 105 Cv, da cui prende il nome la vettura. Ma non basta, perché questo propulsore subisce due aggiornamenti successivi che ne incrementano la potenza prima a 115 e poi a 127 Cv, per via di interventi sulla compressione, sulla fasatura e sull'alimentazione. Dal punto di vista meccanico poi, è la 8V è la prima Fiat ad avere le sospensioni a quattro ruote indipendenti. Da sottolineare, inoltre che nel 1954 ne viene esposta al salone di Torino una versione con carrozzeria realizzata interamente con materie plastiche. Per via delle sue indubbie doti dinamiche la 8V ottiene anche discreti risultati in alcune competizioni motoristiche, come la 12 Ore di Pescara, la VI Stella Alpina e la Coppa Monza. Data l'esclusività ed il prezzo elevato della vettura (2.850.000 lire), ne vengono realizzate soltanto 114 nel biennio in cui viene prodotta.

1

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,040
Larghezza ..... m 1,570
Altezza ..... m 1,290

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 997 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1996 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 105 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

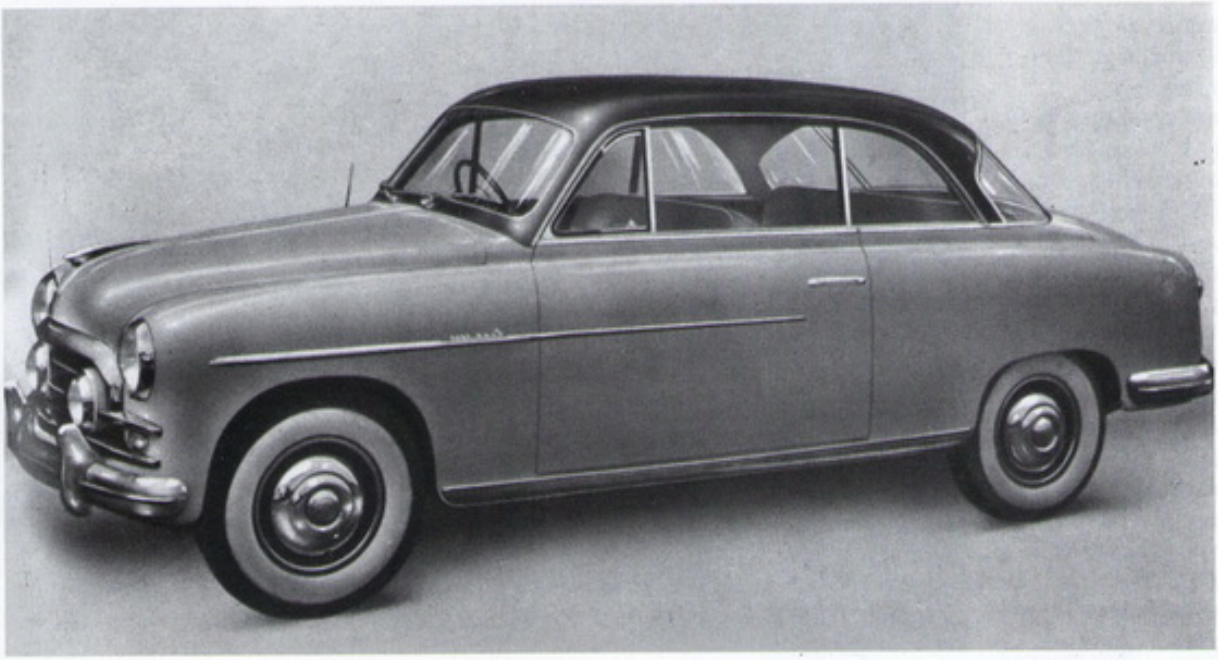
FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 190 km/h

PREZZO ..... Lire 2.850.000

1900

Produzione 1952 - 1958
Carrozzeria Berlina - Coupé - Torpedo



1. La Fiat 1900 in versione coupé 2. La 1900 berlina l'ammiraglia della Fiat degli anni Cinquanta. L'auto viene prodotta in 20 mila esemplari dal 1952 al 1958

1

La 1900 deriva dal corpo vettura della 1400, da cui i tecnici della Casa torinese tirano fuori un'auto di categoria superiore per tecnologia e dotazioni. Il motore è il 1901 cc benzina da 60 Cv che equipaggia anche la Campagnola, che in questo caso consente una velocità massima di 130 chilometri orari. Ma la vera novità sta nella trasmissione e che poi presenta un primo esempio di automatismo, con il giunto idraulico sistemato fra cambio e differenziale. All'allestimento standard della 1900, si aggiungono poi anche l'elegante versione Granluce (cinque posti e due porte) e quella torpedo, destinata alle forze di polizia. Nel 1954 la 1900 subisce lo stesso destino della 1400: ne viene presentata la versione A, con carrozzeria ritoccata e motore potenziato. Stessa sorte tocca all'allestimento Granluce. Sempre seguendo le orme della 1400, nel 1956 fa il suo debutto la 1900 B, dotata di carrozzeria bicolore e forte di migliorie nell'impianto frenante e dell'adozione di pneumatici tubeless. Senza dimenticare la potenza del motore aumentata da 70 a 80 Cv, per una velocità massima ora poco al di sotto dei 150 chilometri orari. Infine è da segnalare che sono oltre 20.000 i modelli di 1900 prodotti e messi in commercio nelle varie versioni.

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,305
Larghezza ..... m 1,655
Altezza ..... m 1,590

POSTI 4/5

PORTE 4

PESO ..... 1.200 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1901 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 60 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 130 km/h

PREZZO ..... Lire 1.750.000

Nuova 1100

Produzione 1953 - 1969
Carrozzeria Berlina - Station wagon - Cabriolet - Spider

1. Una Fiat 1100 berlina versione D del 1962
2. La Fiat 1100 TV Spider
3. La versione station wagon della Fiat 1100 D

Nel 1953 la Fiat presenta al salone di Ginevra la nuova 1100, chiamata 103 dalla sigla del progetto, dal design originale e dalla struttura autoportante. Il motore rimane lo stesso 1089 cc, solo leggermente potenziato: i cavalli passano da 32 a 36, per una velocità di punta di 116 chilometri orari. La 103 è disponibile in due diversi allestimenti, Tipo A e Tipo B, con quest'ultimo più ricco, potendo contare su finiture più ricercate e su un impianto di riscaldamento e aerazione. Nel 1954 fa il suo debutto anche la versione familiare della 103 (1.200.000 lire il prezzo), più capiente. Nel 1956 arriva poi la E 103 trasformabile e l'anno dopo la D, con aggiornamenti stilistici sia all'esterno che all'interno e modifiche ai freni. Il motore diventa 1221 cc e guadagna in cavalli, che diventano 43, e la velocità massima tocca ora i 120 orari. Ovviamente, arriva anche la 1100 103 D in versione familiare. Nel 1959 la Fiat presenta l'allestimento di lusso della 1100 103, ovvero la H. Dal 1960 al 1969, anno in cui esce di produzione, si susseguono una serie di edizioni aggiornate e potenziate nei motori, fino all'ultima del 1968: è la 1100 R, che usufruisce di migliorie meccaniche quali i freni anteriori a disco. In totale, ne vengono venduti oltre un milione di esemplari.

1

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,775
Larghezza ..... m 1,458
Altezza ..... m 1,485

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... 825 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1089 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 36 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

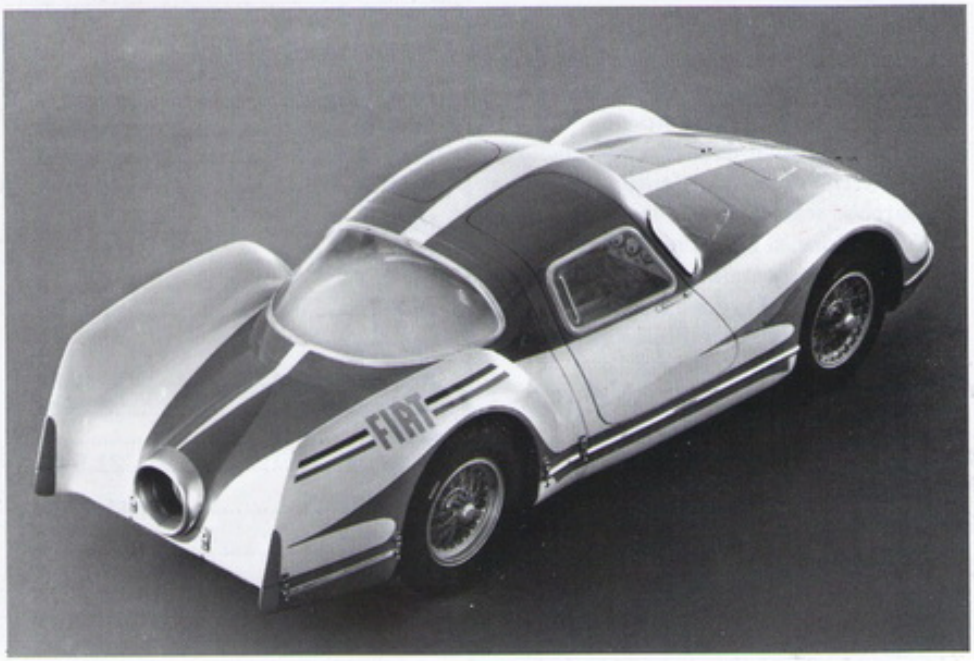
VELOCITÀ MASSIMA ..... 116 km/h

PREZZO ..... Lire 975.000

Turbina

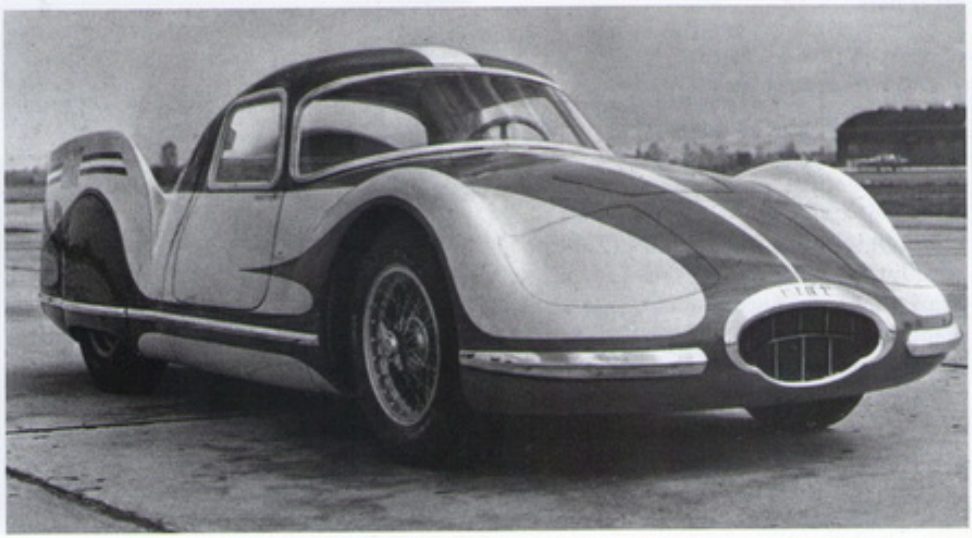
Produzione 1954
Carrozzeria Coupé

Quest'auto è lo studio di una coupé sportiva spinta da una turbina anziché da un motore normale. Viene presentato dalla Fiat, prima Casa automobilistica europea a tentare una strada del genere (GM e Chrysler lo fanno già in precedenza). Il progetto inizia nel 1948, e dopo lunga gestazione la vettura compie i primi giri di prova sul circuito del Lingotto, a Torino, nella primavera del 1954. L'unità motrice è composta da un compressore e una turbina, entrambi a due stadi, nonché da un gruppo riduttore per la trasmissione alle ruote della potenza dei circa 300 Cv, per una velocità di punta (stimata) di 250 chilometri orari. Grazie anche alle ottime doti aerodinamiche, in virtù di un coefficiente di resistenza pari a 0,14. Il telaio è composto da elementi tubolari, mentre le sospensioni anteriori derivano da quelle della 8 V del 1952. La carrozzeria, ha un'impostazione spiccatamente aerodinamica con porte ad ala di gabbiano e un look avveniristico, in carattere con lo spirito del progetto. La vettura viene utilizzata per una serie di test destinati a verificare le prestazioni e la guidabilità ma, conclusa la fase di sperimentazione, l'iniziativa non ha alcun seguito pratico.



1

1. Il design avveniristico della Fiat Turbina. Al posteriore si notano chiaramente le pinne e il grande scarico circolare
2. Le linee tondeggianti e aerodinamiche della parte anteriore della Fiat Turbina. Spicca la presa d'aria di forma ellittica


2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,370
Larghezza ..... m 1,610
Altezza ..... m 1,255

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.050 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... nd
Cilindri ..... nd
Potenza ..... 300 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... automatico

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 250 km/h

PREZZO ..... nd

600

Produzione 1955 - 1969
Carrozzeria Berlina

Se c'è un simbolo della ripresa post-bellica e del conseguente miracolo economico italiano a cavallo tra gli anni Cinquanta e Sessanta, questo è certamente la Fiat 600. E si può anche affermare che senza quest'auto non sarebbe stata possibile la motorizzazione di massa nel nostro Paese. Viene presentata al salone di Ginevra del 1955, dove riscuote un grande successo di pubblico e critica, ma nasce molto tempo prima da un progetto di Dante Giacosa. L'ingegnere piemontese raccoglie la sfida lanciata dai vertici Fiat di realizzare un'utilitaria in grado di sostituire la 500 Topolino, che rispetto a questa pesa meno e sia più compatta, ma al tempo stesso ha spazio per quattro persone e costa meno. Un compito arduo, che tuttavia Giacosa porta a termine grazie ad una serie di intuizioni geniali, prima tra tutte la collocazione posteriore del gruppo motore-trasmissione (in luogo dello schema tradizionale motore anteriore-trazione posteriore), una soluzione che consente di risparmiare sui costi, nonché di guadagnare in leggerezza e spazio per i passeggeri. Il motore è un quattro cilindri il linea di 633 cc, che grazie ai suoi 21 Cv e al peso contenuto (585 chilogrammi a vuoto) riesce a garantire una velocità di punta accettabile (95 chilometri orari), unitamente a un'economia d'esercizio senza pari: alla 600 bastano solo 5,7 litri di benzina per percorrere cento chilometri. Nel corso della sua lunga carriera la 600 subisce una sostanziale evoluzione mantenendo invariata l'architettura e la carrozzeria, ma migliorando sia le prestazioni sia gli equipaggiamenti: i vetri laterali da scorrevoli diventano discendenti, cambia il senso di apertura delle porte (per sicurezza) e il motore si evolve.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,215
Larghezza ..... m 1,380
Altezza ..... m 1,405

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 585 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 633 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 21,5 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 95 km/h

PREZZO ..... Lire 590.000

1. La Fiat 600 ultima serie, arrivata nel 1965
2. La versione con capote della Fiat 600
3. Il cofano posteriore della Fiat 600 ha un'ampia grigliatura per il raffreddamento del motore
4. Una Fiat 600 D del 1964, con porte ad apertura controvento
5. Una delle prime Fiat 600 cabriolet
6. La prima serie della Fiat 600, apparsa al salone di Ginevra del 1955

Nel 1960 arriva poi la 600 D, il cui motore guadagna in cilindrata (767 cc), cavalli (29) e velocità (110 chilometri orari quella di punta). La carrozzeria viene aggiornata con l'aggiunta di deflettori per la finestratura delle portiere. Il successo della 600, in conclusione, è testimoniato dal numero di esemplari costruiti e messi in commercio dal 1955 al 1969, che sono oltre 2 milioni e 695mila.

1

2

3

4

5

6

600 Multipla

Produzione 1956 - 1969
Carrozzeria Monovolume

1. Le linee singolari della Fiat 600 Multipla che prefigurano le proporzioni delle successive monovolume
2. L'utilizzo cittadino come taxi è tra i più diffusi per la Fiat 600 Multipla

La 600 Multipla, in produzione dal 1956, può essere considerata l'antesignana delle monovolume a marchio Fiat, in virtù della sua forma insolita e dell'abitabilità fuori dal comune. Dopo aver trovato con la 600 la degna sostituta della Topolino, infatti, l'ingegner Giacosa deve progettare anche l'equivalente della versione Giardiniera. L'ostacolo da superare è lo schema motore-trasmissione entrambi sistemati dietro, che nonostante gli innegabili vantaggi impedisce uno sviluppo in lunghezza dell'auto nella parte posteriore. La soluzione è quella di utilizzare un avantreno derivato da quello della 1100/103, sistemando i sedili anteriori sopra le ruote e guadagnando spazio nella parte anteriore. Di qui la forma inusuale dell'auto, con il muso schiacciato ed il corpo vettura allungato e spiovente. Il motore rimane lo stesso della 600 normale, un 633 cc da 21,5 Cv, che tuttavia nel 1960 beneficia dell'incremento di cubatura (767 cc) e di potenza (29 Cv) della versione D, che in dote porta anche ritocchi estetici e migliorie nella meccanica. In virtù della sua versatilità d'utilizzo e dei suoi bassi costi d'esercizio, la 600 Multipla viene anche utilizzata sia come taxi che come vettura di servizio dalla polizia di Stato. In conclusione è da segnalare che l'auto viene costruita in 243.000 esemplari.

1

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,530
Larghezza ..... m 1,450
Altezza ..... m 1,520

POSTI 4/6

PORTE 4

PESO ..... 1.150 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 633 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 21,5 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

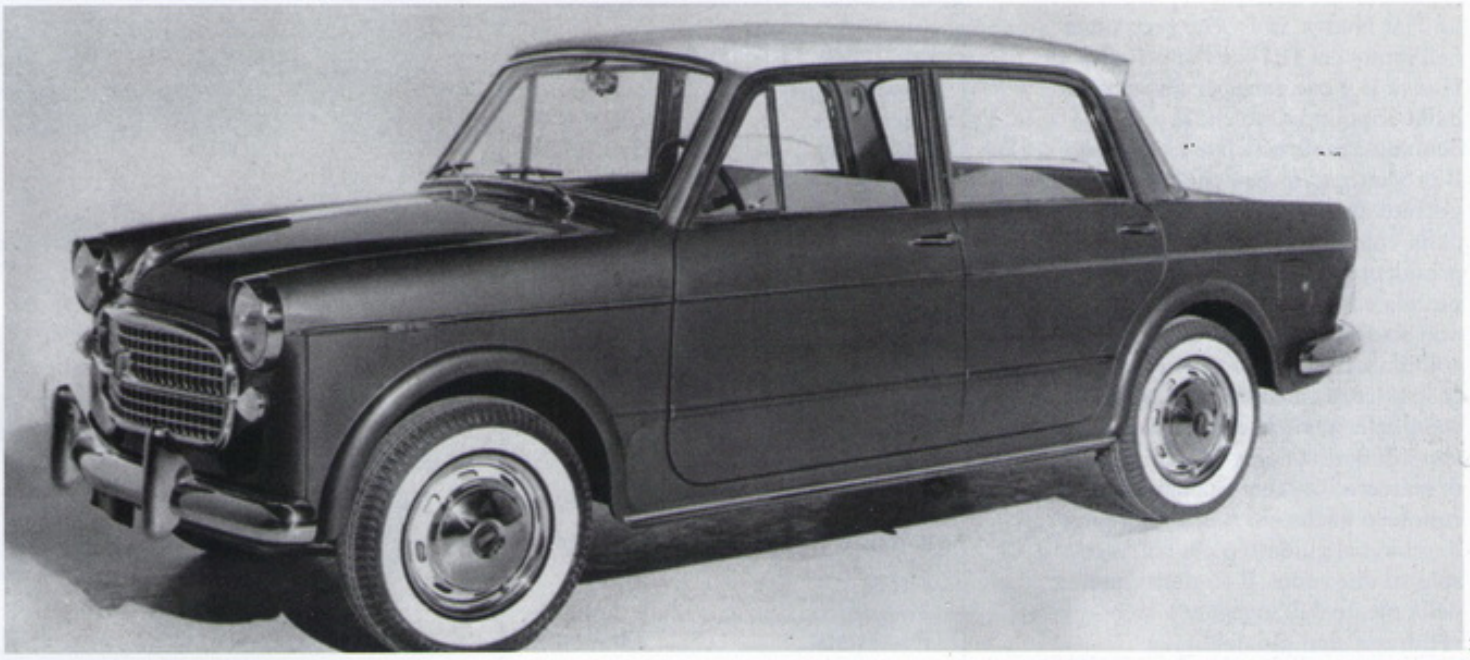
FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 90 km/h

PREZZO ..... Lire 730.000

1200 Granluce

Produzione 1957 - 1960
Carrozzeria Berlina - Spider



1

La berlina 1200 Granluce viene presentata al salone di Torino del 1957 ed è destinata ad allargare la gamma, con una carrozzeria derivata dalla 103 ma opportunamente modificata per essere utilizzata su un'auto più importante. Le modifiche riguardano soprattutto le superfici vetrate più ampie, da cui il nome di Granluce. Che si tratti di una vettura destinata ad un'utenza più facoltosa, lo si capisce dalla qualità delle finiture interne, dalle abbondanti cromature sulla carrozzeria e dalla verniciatura bicolore. Il prototipo presenta ancora le portiere incernierate al centro, mentre le versioni destinate alla produzione definitiva hanno gli sportelli incernierati all'anteriore. Ne esiste anche una variante spider trasformabile, simile alla berlina ma con paracolpi interamente ridisegnati. Il motore è un quattro cilindri in linea di 1221 cc, che sviluppa una potenza di 55 Cv e consente una velocità massima considerevole, di circa 140 chilometri orari. Due anni dopo, nel 1959, al salone di Ginevra viene presentata la seconda serie, con nuova calandra e striscia colorata sulla fiancata, nonché un motore che passa da 55 a 58 Cv. In totale, sono 400.000 i modelli di Granluce prodotti e commercializzati nella versione berlina ed in quella trasformabile.

1. Una Fiat 1200 Granluce berlina prima serie del 1957
2. La variante spider trasformabile della Fiat 1200 Granluce

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,920
Larghezza ..... m 1,458
Altezza ..... m 1,468

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... 1.260 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1221 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 55 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 140 km/h

PREZZO ..... Lire 1.250.000

Nuova 500

Produzione 1957 - 1975
Carrozzeria Berlina - Giardiniera - Cabriolet

La Fiat Nuova 500 viene presentata nell'estate del 1957, e l'appellativo di Nuova le viene dato per distinguerla dalla Topolino dato che la denominazione ufficiale è la stessa.
Il progetto, nato qualche anno prima e portato avanti da Dante Giacosa, nasce dalla volontà di Vittorio Valletta: l'allora presidente della Fiat punta su un'auto piccola ed essenziale, che consumi poco e non sia troppo costosa né per chi la compra né tantomeno per chi la costruisce, e che oltretutto non cannibalizzi la 600 ma si posizioni al di sotto di questa come utenza e fascia di mercato. Un'auto, insomma, che conquisti anche chi fino a quel momento non ha mai guidato o chi ha viaggiato solo su due ruote. Il risultato, uscito dalla mente dell'ingegner Giacosa, è la vetturetta simbolo dell'Italia motorizzata, che non conosce rivali né confronti. Lo schema è quello della trazione e del motore posteriori, con la novità del propulsore a due cilindri anziché quattro: un 479 cc da 13 Cv, che non consente di andare oltre gli 85 orari. Per contro, i consumi sono molto parchi: 4,5 litri di benzina ogni 100 chilometri. Eppure l'avventura della Nuova 500 non comincia affatto per il verso giusto. La prima serie, quella del luglio 1957, non incontra i favori del pubblico: viene considerata troppo scarna esteticamente, con dotazioni molto povere e un motore fiacco, nonché due soli posti disponibili (la panchetta posteriore è di fortuna). Il tutto ad un prezzo eccessivo (465.000 lire), se rapportato a quello della 600 (590.000) che invece offre spazio e cavalli in più, nonché un look più "ricco". I vertici Fiat corrono ai ripari proponendo dopo soli quattro mesi dal lancio altre due versioni, la Economica e la Normale: entrambe dotate di un motore potenziato (da 13 a 15 Cv) e di abbellimenti estetici (soprattutto la seconda). In più, la Fiat rimborsa gli acquirenti della prima serie con un assegno da 25.000 lire, o in alternativa con l'aggiornamento della loro vettura. Nel 1958 arriva la 500 sportiva S, con cilindrata di 499,5 cc e potenza di 21,5 Cv, per una velocità di punta di 105 chilometri orari. Dopo la Trasformabile (con tettuccio in tela, fin dal debutto nel 1957) e la Tetto apribile, nel 1960 è la volta della 500 Giardiniera, familiare con passo più lungo di 10 centimetri e il motore disposto a "sogliola".
Nel settembre del 1968 viene introdotta la versione di lusso L, con carrozzeria più curata ed interni rivisitati, al prezzo di 525.000 lire. La 500 esce di produzione nel 1975, dopo l'ultima R (Rinnovata) del 1972 riconoscibile dai paraurti senza rostri, e circa 3.700.000 esemplari costruiti.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 2,970
Larghezza ..... m 1,320
Altezza ..... m 1,325

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 470 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 479 cc
Cilindri 2
Potenza ..... 13 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 85 km/h

PREZZO ..... Lire 465.000

1. L'ultima versione della Fiat 500: la R del 1972
2. La Fiat 500 C, con capote in tela
3. La variante giardiniera della Fiat 500
4. La carovana di Fiat 500 in occasione del lancio del 1957

1

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Nuova 500	1957 - 1960
Sport, Tetto apribile	1958 - 1960
Giardiniera	1960 - 1977
Diesel	1960 - 1965
500 F	1965 - 1972
500 Lusso	1968 - 1972
500 R	1972 - 1975

3

4

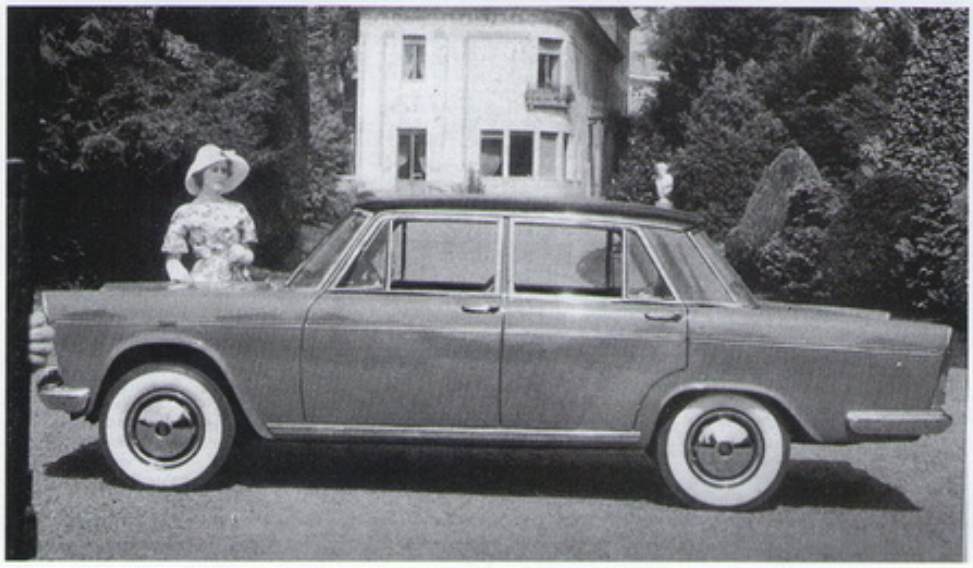
1800/2100

Produzione 1959 - 1968
Carrozzeria Berlina - Station wagon

1. Una Fiat 1800 B berlina del 1961
2. Il profilo spigoloso della Fiat 1800/2100

1

Non v'è dubbio che, a metà degli anni Cinquanta, c'è bisogno di trovare un'auto in grado di sostituire le "vecchie" 1400 e 1900. Gli ingegneri Fiat cominciano dunque a lavorare ad un progetto che si concretizza qualche anno più tardi, nel 1959, con due vetture che prendono il nome di 1800 e 2100. Oltre alla normale sedan, per la 1800 è disponibile anche una versione familiare con carrozzeria giardinetta, mentre la 2100 viene prodotta anche nell'allestimento Berlina Speciale. Si tratta comunque, sostanzialmente, della stessa macchina con motori di potenza diversa ma, e qui sta la novità rispetto alla 1400 ed alla 1900, con sei cilindri in linea anziché quattro. Il propulsore della 1800 è di 1795 cc e sviluppa una potenza di 75 Cv, mentre quello della 2100 è un 2054 cc ed ha 82 Cv. Diverse pure le velocità massime, rispettivamente di 140 e 150 chilometri orari. Dal punto di vista meccanico da segnalare alcune piccole novità quali le barre di torsione all'avantreno, impiegate per la prima volta su un'auto della Casa torinese. Nel 1961 viene poi introdotta la 1800 B, con motore più potente (86 Cv), nuovo retrotreno e freni a disco su tutte le quattro ruote. A fine carriera per questa berlina della Fiat arriva anche una versione economica equipaggiata con il 4 cilindri della 1500.


2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,465
Larghezza ..... m 1,620
Altezza ..... m 1,470

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.230 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1795 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 75 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 140 km/h

PREZZO ..... Lire 1.485.000

1500/1600 S

Produzione 1959 - 1966
Carrozzeria Coupé - Cabriolet

1. Una Fiat 1500 cabriolet del 1960
2. Come la versione scoperta, anche la Fiat 1600 S coupé è disegnata da Pininfarina

1

Nell'estate del 1959 viene presentata la 1500 cabriolet, che introduce una nuova generazione di sportive Fiat realizzate con Pininfarina. Nascono con un pianale e una meccanica che segnano il passaggio dalla 1100 alla serie 1300/1500 ma soprattutto sono le prime Fiat prodotte in serie ad essere equipaggiate con un motore bialbero; la prima serie infatti, con il normale 1500, non ha prestazioni competitive (in prima linea l'Alfa Romeo Giulietta Sprint e Spider) e per correre ai ripari sulla 1500 S viene adottata una testata a due alberi a camme progettata dalla Osca, che rimane poi con l'aumento della cilindrata a 1600. Grazie ai suoi 100 Cv le versioni S raggiungono una velocità massima di oltre 175 chilometri orari e soprattutto un carattere decisamente sportivo. Nelle versioni dal 1960 in poi, sono presenti i freni a disco sulle ruote anteriori con le nuove versioni 1500 e 1600 S. Dal punto di vista stilistico, l'unica novità è rappresentata dall'adozione all'interno della calandra con lo stemma della Casa torinese a cerchio d'alloro, mentre meccanicamente da segnalare il potenziamento del motore della 1500 potenziato a 75 Cv e un cambio a 5 marce sincronizzate.

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,030
Larghezza ..... m 1,520
Altezza ..... m 1,300

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 990 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1491 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 90 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 170 km/h

PREZZO ..... Lire 1.800.000

1300/1500

Produzione 1961 - 1967
Carrozzeria Berlina - Station wagon

Nel 1961 la Fiat presenta due nuovi modelli di berlina e familiare, con carrozzerie praticamente uguali: si tratta delle 1300/1500. Il corpo vettura è lo stesso ma i motori hanno cilindrate diverse, rispettivamente di 1295 e 1481 cc. Si tratta di una nuova generazione di quattro cilindri modulari, che riprendono lo stesso schema tecnico dei sei cilindri delle 1800/2100, ossia valvole in testa con camere di combustione emisferiche e asse a camme nel basamento. Di conseguenza la 1300 ha 65 Cv e raggiunge i 140 chilometri orari, mentre la 1500 di cavalli ne ha 72 e la sua velocità di punta tocca i 150 chilometri orari. Dal punto di vista meccanico, è da segnalare la presenza di freni anteriori a disco. Di questi modelli esistono anche versioni familiari, con peso ovviamente più alto (1.340 chilogrammi) così come i prezzi: 1.300.000 lire per la 1300 e 1.375.000 lire per la 1500. Nel 1964 viene poi presentata l'ultima serie della 1500, la C: ha un motore potenziato da 75 Cv per una velocità massima di 155 orari e il servofreno. Nel complesso, tra berline e giardinette, vengono prodotti circa 685.000 esemplari delle 1300/1500.

1

1. È quasi impossibile distinguere la Fiat 1300 dalla 1500: le carrozzerie sono praticamente identiche
2. La versione giardinetta della Fiat 1300 e 1500, che arriva alla fine del 1961

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,030
Larghezza ..... m 1,545
Altezza ..... m 1,420

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 960 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1295 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 65 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 140 km/h

PREZZO ..... Lire 1.190.000

2300/2300 S

Produzione 1961 - 1968
Carrozzeria Berlina - Coupé - Station wagon

1. La Fiat 2300 berlina classica
2. La versione giardinetta della Fiat 2300 può ospitare fino a sei persone
3. La Fiat 2300 versione coupé firmata Ghia

Nel 1961 arriva la berlina 2300 (e la coupé 2003 S) evoluzione della 1800/2100 e della 1800 B. Rispetto a queste presenta modifiche alla carrozzeria, le più importanti delle quali riguardano l'introduzione di proiettori anteriori a doppio faro. Per quanto riguarda le soluzioni meccaniche, poi, è prevista in opzione la possibilità di avere la frizione automatica con overdrive (il comando a pulsanti è collocato sul volante), ed i freni sono a disco su tutte e quattro le ruote. Il motore è un sei cilindri in linea di 2279 cc, che sviluppa 105 Cv ed spinge l'auto ad una velocità massima di 160 chilometri orari. Esiste anche una versione familiare della 2300, così come ve ne è una Speciale: si tratta di una vettura più imponente come dimensioni, e con un passo maggiorato di 8 centimetri. Naturalmente anche il prezzo di listino lievita, ed arriva a 2.050.000 lire. Ne esiste anche una variante coupé, disegnata dalla carrozzeria Ghia. Al salone di Ginevra del 1963 viene poi presentata la 2300 Lusso: questa vettura deriva da quella base, alla quale aggiunge migliorie estetiche. Accanto ad innovazioni tecniche di serie come l'alternatore e gli snodi a lubrificazione permanente, vi sono anche optional che avvicinano la 2300 Lusso ad auto moderne: l'aria condizionata, la trasmissione automatica, il servosterzo.

1

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,485
Larghezza ..... m 1,620
Altezza ..... m 1,470

POSTI 6

PORTE 4

PESO ..... 1.285 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2279 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 105 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 160 km/h

PREZZO ..... Lire 1.650.000

850

Produzione 1964 - 1976
Carrozzeria Berlina - Familiare - Coupé - Spider

Nei primi anni Sessanta si avverte la necessità di un'utilitaria di nuova concezione in grado di succedere alla 600, sebbene dopo un primo momento di entusiasmo in Fiat ci si accorge di non possedere le risorse economiche per realizzarne una totalmente nuova: la gestazione della 850 si muove dunque entro confini angusti, ed è con questi vincoli che si trova ad operare per portarne a termine il progetto l'ingegner Dante Giacosa. Il quale fa sì che questa berlinetta due porte mantenga invariata l'architettura della 600: carrozzeria autoportante, motore posteriore a quattro cilindri raffreddato ad acqua e sospensioni indipendenti, nonché cambio a quattro marce tutte sincronizzate. Anche il propulsore della 600 viene riutilizzato, sebbene con cilindrata aumentata fino a 843 cc: ne vengono ridisegnati testata ed albero, per un incremento di potenza a 34 Cv che nella versione Super salgono a 37. Nel 1965 è poi la volta della 850 familiare che viene prodotta fino al 1976 e in qualche modo raccoglie l'eredità della 600 Multipla proponendo tre file di sedili all'interno, per una capienza di sette persone. Nel 1968 arriva inoltre la 850 Special: la carrozzeria è sostanzialmente identica a quella del primo modello, ma il motore è quello della 850 Coupé (e della Spider) del '65, da 47 Cv. A proposito della coupé, va detto che questa è realizzata dal centro stile e fabbricata negli stabilimenti della Fiat stessa, mentre la gemella spider viene disegnata e prodotta da Bertone. Sulla coupé i freni anteriori sono a disco, e i cerchi delle ruote presentano una base più larga. Una curiosità riguarda lo stemma che campeggia nel frontale: si tratta di un cerchio d'alloro, simbolo delle vetture da competizione degli anni Venti e che da questo momento in poi caratterizza alcune tra le auto sportive della Casa torinese. Il 1968 è infine l'anno del debutto della seconda serie delle Sport coupé e spider: si tratta dell'evoluzione in chiave prestazionale della famiglia 850, potendo contare su un motore a cui viene aggiunto l'alternatore e le cui cilindrata e potenza salgono rispettivamente a 903 cc e 52 Cv, per una velocità massima di oltre 145 chilometri orari. Nel 1971, poi, arriva un ulteriore restyling della Sport coupé, con leggere modifiche di carrozzeria. Nello stesso anno, infine, termina la produzione della 850, tranne quella della versione familiare, che rimane in catena di montaggio ancora per 5 anni. Il bilancio della 850, infine, è di oltre 2.850.000 esemplari costruiti.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,575
Larghezza ..... m 1,425
Altezza ..... m 1,385

POSTI 4/5

PORTE 2

PESO ..... 670 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 843 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 34 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 120 km/h

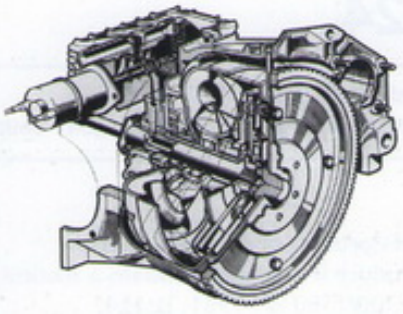
PREZZO ..... Lire 750.000

1. Una Fiat 850 berlina. Non esiste praticamente alcuna differenza visibile tra le due versioni Normale e Super
2. La variante di Fiat 850 elaborata dalla Abarth
3. La Fiat 850 Spider arriva nel 1965 ed è prodotta da Bertone che poi ne realizza una propria versione a tetto rigido

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Normale, Super	1964 - 1968
Coupé, Spider	1965 - 1968
Familiare	1965 - 1976
Special, Sport Coupé	1968 - 1971
Spider	1968 - 1972

1



LA TECNICA

Sulla versione 850 Idromatic del 1966 fa la sua comparsa la trasmissione semiautomatica cosiddetta Idroconvert. Si tratta di una trasmissione automatica più economica di quelle convenzionali. Il sistema prevede un convertitore di coppia idraulico e la normale frizione viene azionata automaticamente grazie a un interruttore in corrispondenza del pomello del cambio, il che permette di selezionare normalmente le marce. Appoggiando la mano sulla leva la sola pressione attiva il servocomando che disinnesta la frizione e allo stesso modo la frizione si innesta automaticamente quando si stacca la mano dal pomello. Ci sono soltanto i pedali e l'acceleratore e del freno.

3

124

Produzione 1966 - 1982
Carrozzeria Berlina - Station wagon - Coupé - Spider

Nella primavera del 1966 la Fiat introduce il modello destinato a sostituire la 1300/1500 del 1961: la 124, disponibile successivamente anche nella versione station wagon. La 124 è una berlina a quattro porte e cinque posti, spinta da un quattro cilindri in linea con valvole in testa di 1200 cc, che sviluppa una potenza di 60 Cv per una velocità massima superiore ai 140 chilometri orari. Sempre nel 1966, al salone di Torino, ne viene presentata la versione spider, disegnata e realizzata da Pininfarina. A differenza della versione normale, la Spider beneficia di un motore di 1438 cc e 90 Cv di potenza, che le consente una velocità di punta di 170 orari. Per quanto riguarda la copertura, è dotata sia di un hard top per la stagione invernale che di una più leggera capote in tela. Meccanicamente poi, è da segnalare la presenza di un cambio a cinque marce tutte sincronizzate.
Nel 1967 è poi la volta del debutto per la Sport Coupé, una quattro posti e due porte leggermente più lunga e più pesante rispetto alla berlina, che monta lo stesso 1.4 da 90 Cv della spider. Nell'ottobre del 1968 arriva il nuovo modello di 124, la Special: interni e strumentazione completamente rivisti, e carrozzeria ritoccata soprattutto all'anteriore con la nuova calandra che ingloba i doppi fari, mentre dal punto di vista meccanico è da sottolineare l'introduzione di un nuovo retrotreno e del servofreno. Il motore è un 1.4 da 70 Cv, che fa lievitare la velocità di punta a 150 chilometri orari.
Nel 1969 viene introdotta la nuova serie delle 124 Sport e Spider. Su entrambe le vetture è possibile montare sia il vecchio 1.4 da 90 Cv che il nuovo 1.6 da 110 Cv, derivato dal motore della 125 Special.
Il 1970 fa registrare un aggiornamento estetico della 124 Special che viene denominata T, come "twin cam": questo perché è spinta dallo stesso motore 1.4 bialbero della 124 Sport depotenziato a 80 Cv. Molto più profonde le modifiche apportate nel 1972 alla Sport Coupé rispetto alla Spider, che rimane invece invariata: i motori 1.4 e 1.6 vengono comunque sostituiti da i 1.6 e i 1.8 bialbero a carburatore, derivati da quelli della 132. Il successo della 124 non manca poi di ispirare modelli da questa derivati ma fabbricati fuori dai confini nazionali: è il caso della Zigulì, prodotta a partire dal 1970 negli stabilimenti Vaz di Togliattigrad, costruiti dalla Fiat in seguito ad un accordo con il governo russo firmato nel 1966. Anche in Spagna la Seat, allora filiale del gruppo torinese, ne inizia la produzione nel 1968 in tutte le declinazioni, sia familiari che sportive. Ci sono poi altre aziende che ottengono la licenza di produrre la 124 all'estero, tra cui l'indiana Premier e la turca Tofàs, oltre a marchi operanti in Irlanda, Egitto, Sud Africa e Corea.
Nel 1972 viene sviluppata la Spider Abarth, con sospensioni posteriori a ruote indipendenti e motori 1800 e 2000 elaborati, per competere ai massimi livelli nei Rally dove diventa rapidamente protagonista.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,030
Larghezza ..... m 1,625
Altezza ..... m 1,420
POSTI 5
PORTE 4
PESO ..... 855 kg
MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1197 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 60 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... 4 marce
FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 140 km/h
PREZZO ..... Lire 1.035.000

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Berlina, Familiare	1966 - 1970
Sport Spider	1966 - 1969
Sport Coupé	1967 - 1972
Special	1968 - 1972
Nuova Sport Spider	1969 - 1982
Special T	1970 - 1972
Berlina, Familiare, Special	1972 - 1974
Nuova Sport Coupé	1972 - 1975
Spider Abarth	1972 - 1976

1

FOCUS
La familiare

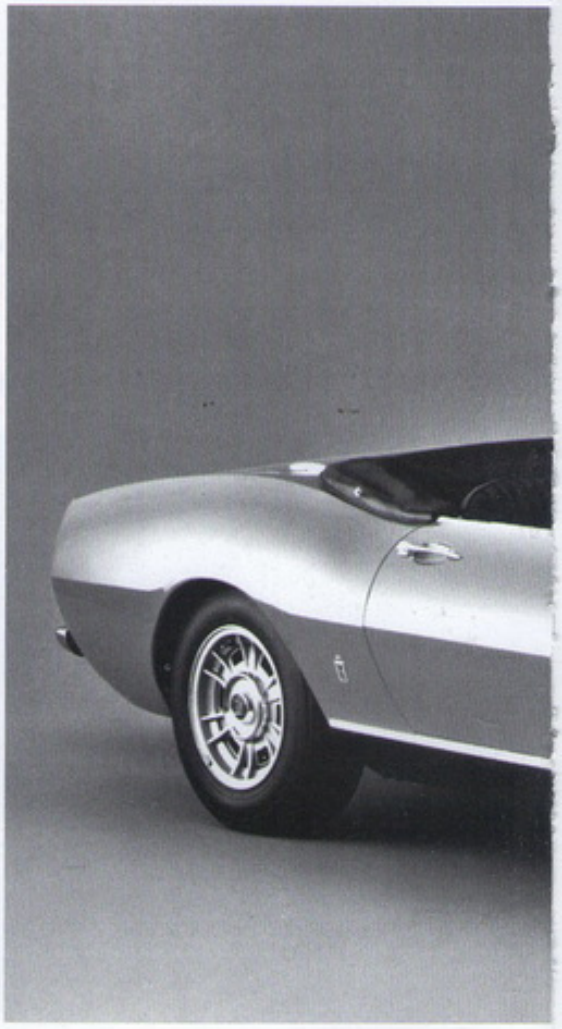
La versione station wagon arriva nel 1966, seguendo a stretto giro di posta il debutto della berlina, e ottiene un buon riscontro di pubblico. Il suo prezzo di listino ovviamente sale fino a 1.090.000 lire, così come i consumi: per fare 100 chilometri di strada le occorrono 9,3 litri di benzina.

1. La Fiat 124 berlina, a quattro porte e cinque posti
2. La Sport Spider è la più longeva della famiglia Fiat 124: rimane infatti in produzione dal 1966 al 1982

2

Dino

Produzione 1966 - 1972
Carrozzeria Coupé - Spider



La Dino viene svelata al salone dell'auto di Torino del 1966, ed è costruita in conseguenza di un precedente agreement sottoscritto tra la Fiat e la Ferrari. A Maranello c'è infatti bisogno di costruire nel più breve tempo possibile un numero di propulsori 2.0 con sei cilindri a V sufficiente per ottenere l'omologazione in Formula 2, così i vertici delle due aziende prendono la decisione di produrre anche modelli di serie più economici della Ferrari Dino 206 GT e non col marchio del Cavallino, da equipaggiare con questo motore. Il propulsore in oggetto è un 1987 cc con sei cilindri a V in alluminio con una potenza di ben 160 Cv e con quattro alberi a camme in testa, alla cui progettazione partecipa anche Dino Ferrari, lo sfortunato figlio di Enzo venuto prematuramente a mancare a causa della leucemia. E proprio per onorare la sua memoria quest'auto ne prende il nome. La prima Fiat Dino ad essere messa in commercio è una spider a due posti +1 disegnata da Pininfarina. Motore a parte, le altre soluzioni meccaniche non sono particolarmente sofisticate, a parte l'adozione di un differenziale autobloccante nonché l'accensione elettronica per i modelli prodotti a partire dal 1968. Nel 1967, al salone dell'auto di Ginevra, viene presentata anche la versione coupé a quattro posti della Dino, questa volta ideata, progettata e realizzata da Bertone: pur avendo le stesse caratteristiche tecniche della spider, questa coupé ha il passo e le dimensioni complessive maggiori. La seconda serie della Dino coupé risale invece al 1969, ed è denominata anche 2400: questo perché il motore è ridisegnato, utilizza un monoblocco in ghisa e cresce di cilindrata fino a 2418 cc ed in potenza fino a 180 Cv. Altre modifiche importanti riguardano trasmissione, freni e retrotreno (che ora presenta ruote indipendenti), e vengono introdotte anche sulla versione Spider. Ci sono anche leggere modifiche alla carrozzeria, come i paraurti con guarnizioni in gomma e la differente grigliatura della presa d'aria. Da sottolineare, in conclusione, che sommando la prima e la seconda serie, vengono prodotti e venduti complessivamente più di 7.500 esemplari di Dino, sia nella versione coupé (a quattro posti) che spider (a due posti).

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,109
Larghezza ..... m 1,710
Altezza ..... m 1,270
POSTI ..... 2+1
PORTE 2
PESO ..... 1.150 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1987 cc
Cilindri ..... 6 a V
Potenza ..... 160 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 210 km/h
PREZZO ..... Lire 3.485.000

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Spider	1966 - 1969
Coupé	1967 - 1969
Coupé e Spider 2400	1969 - 1972

LA TECNICA

La Dino 2400 presenta una serie di innovazioni meccaniche di rilievo, come ad esempio il doppio circuito frenante con dischi autoventilanti. In caso di rottura del circuito principale, è comunque possibile arrestare la vettura ricorrendo a quello secondario.

FOCUS

Quasi un simbolo

La presentazione della Dino Fiat coincide con il passaggio di consegne alla presidenza Fiat fra Vittorio Valletta e Gianni Agnelli e l'inizio di una nuova fase della strategia aziendale.
La presenza in gamma di due sportive di vertice come le Dino e, poco dopo, della ammiraglia 130, identificano un periodo nel quale il gruppo torinese intende affermarsi come produttore di massa ma in grado di operare a tutto campo. La produzione delle Dino è il segno di un rapporto con la Ferrari più stretto e più efficace; infatti dopo l'iniziale motore 2 litri (per motivi di omologazione) arriva il 2,4 litri in ghisa, utilizzato a Maranello.

1. Le linee sinuose ed eleganti della Fiat Dino spider si devono alle carrozzerie Pininfarina
2. Una Fiat Dino coupé del '67
3. La Fiat Dino spider è progettata per esaltare la guida a cielo aperto

125

Produzione 1967 - 1972
Carrozzeria Berlina

La 125 rappresenta per la Fiat un consistente passo avanti nello sviluppo di berline popolari ma con caratteristiche tecniche più avanzate e un occhio alle prestazioni, che precedentemente in questa categoria sono un po' sotto tono, tanto da permetterle di rivaleggiare con la Alfa Romeo Giulia. Il progetto viene elaborato partendo da quello originale della 124 e utilizzando soltanto i moderni propulsori bialbero con distribuzione a cinghia dentata progettati da Aurelio Lampredi, evoluzionidi quello che equipaggia le versioni sportive della 124 portato a 1608 cc con potenza di 90 Cv e velocità massima di 160 chilometri orari. Da punto di vista stilistico, rimane inconfondibile il muso con la calandra centrale e i quattro fari quadrati.

1

FOCUS
La 125 Special

Nel 1968 arriva la 125 Special, con migliorie estetiche alla carrozzeria e motore con potenza aumentata fino a 100 Cv. Il cambio poi, ora dispone di 5 marce: interventi tecnici che fanno lievitare il peso a 1.050 chilogrammi. Nel 1970, infine, la Special beneficia di un ulteriore aggiornamento stilistico, ed è disponibile anche col cambio automatico a 3 rapporti fabbricato dalla General Motors.

1. Una Fiat 125 Special del 1968
2. Le linee squadrate della Fiat 125. Al frontale spiccano i caratteristici gruppi ottici anteriori anch'essi di forma quadrata

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Berlina	1967 - 1968
Special	1968 - 1972

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,223
Larghezza ..... m 1,611
Altezza ..... m 1,440

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.000 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1608 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 90 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 160 km/h

PREZZO ..... Lire 1.300.000

130

Produzione 1969 - 1977
Carrozzeria Berlina - Coupé

Il 1969 segna l'arrivo di quella che può essere considerata la berlina di rappresentanza della Fiat: la 130. Una vettura nata per sostituire la 2300 Lusso, e voluta da Gianni Agnelli nella prospettiva di confrontarsi con le grandi ammiraglie della concorrenza, soprattutto tedesca. La carrozzeria ha uno stile americaneggiante e il pianale è nuovo con sospensioni a quattro ruote indipendenti, un motore con sei cilindri a V 2.8 da 140 Cv, che diventano 150 l'anno successivo grazie all'aumento del rapporto di compressione. Tra le varie dotazioni, spiccano anche i quattro freni a disco ed il cambio automatico a tre rapporti (a richiesta, disponibile anche un manuale a cinque marce). In totale, della 130 vengono costruiti 19mila esemplari.

1

FOCUS
La coupé

Nel 1971 c'è il debutto della nuova versione coupé, una vettura di rara eleganza disegnata da Pininfarina, e abbinata a un propulsore più potente: il 3.2 V6 da 165 Cv, che consente una velocità di punta di circa 190 chilometri orari. Qualche mese dopo questo nuovo motore arriva anche sulla versione berlina.

1. La 130 può essere considerata l'ammiraglia Fiat del 1969
2. La versione coupé della Fiat 130 arriva nel 1971 ed è disegnata da Pininfarina

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Berlina	1969 - 1971
Berlina e Coupé 3.2	1971 - 1977

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,750
Larghezza ..... m 1,805
Altezza ..... m 1,475

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.520 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2866 cc
Cilindri ..... 6 a V
Potenza ..... 140 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... automatico

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 180 km/h

PREZZO ..... Lire 3.150.000

128

Produzione 1969 - 1985
Carrozzeria Berlina - Familiare - Coupé

Alla fine degli anni Sessanta, i tempi sono maturi per un'auto che sostituisce e manda finalmente in pensione la vecchia 1100. Così nel 1969 viene presentata la 128, prima Fiat a trazione anteriore e motore montato trasversalmente, progettata anch'essa dall'ingegner Dante Giacosa. La scelta tecnica del "tutto avanti", anche se già ampiamente affermata in Europa, è adottata da Fiat con molta prudenza per motivi di costo e di affidabilità; proprio per questo motivo infatti la precedente 124 è nata con uno schema del tutto tradizionale mentre è affidata alla Autobianchi (con la Primula) la sperimentazione della soluzione "tutto avanti". Dal punto di vista stilistico, le linee sono piuttosto squadrate in ossequio alle tendenze del periodo e sulla scia di altri modelli come la 124 e la 125. Il motore è un 1116 cc da 55 Cv con distribuzione ad albero a camme in testa azionato da una cinghia dentata, che spinge l'auto fino ad una velocità di punta di 135 chilometri orari. Da segnalare anche la carrozzeria autoportante con sospensioni indipendenti sulle quattro ruote, e la disponibilità delle versioni berlina (due e quattro porte) e familiare. Nel 1971 debutta la variante speciale Rally, con importanti modifiche tecniche, tra cui un motore 1.3 da 67 Cv. Sempre nello stesso anno la gamma della 128 si amplia ulteriormente con le Sport coupé, equipaggiate di motori 1.1 e 1.3 rispettivamente da 64 e 75 Cv. Nel 1972 è poi la volta di alcuni aggiornamenti tecnici (tra cui l'impiego del servofreno) ed estetici per la berlina, la familiare e la rally, mentre nel '74 fa il suo debutto l'allestimento Special con carrozzeria rivista e motore 1.3 da 60 Cv derivato dalla Rally. Nel 1975 arriva anche la coupé 3 porte, con interni rinnovati e soprattutto un comodo portellone posteriore, di cui nel '78 è prevista una Serie Speciale, con tanto di carrozzeria inedita, spoiler e pneumatici dal profilo ribassato. Nel 1976 è infine la volta della Nuova 128, dal taglio sicuramente più al passo coi tempi: rinnovati la calandra e i gruppi ottici (che diventano rettangolari), rivisitati completamente gli interni e aggiornati i due motori 1.1 e 1.3, da 55 e 60 Cv.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,856
Larghezza ..... m 1,590
Altezza ..... m 1,420

POSTI 5

PORTE 2/4

PESO ..... 805 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1116 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 55 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 135 km/h

PREZZO ..... Lire 875.000

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Berlina e Familiare	1969 - 1972
Sport Coupé 1.1 e 1.3	1971 - 1975
Rally	1971 - 1974
Berlina, Familiare, Rally Special	1972 - 1974 1974 - 1976
Coupé 3 porte	1975 - 1978
Coupé 3 porte Speciale	1978 - 1979
Nuova 128 1.1 e 1.3	1979 - 1985

LA TECNICA

La 128 Rally deriva dalla berlina, ma ha un motore più potente, da 67 Cv. Vengono modificati anche: la trasmissione, con i rapporti al cambio, i freni, con l'introduzione del servofreno, l'impianto elettrico con alternatore al posto della dinamo, cerchi in lega e pneumatici più grandi di tipo radiale.

1. La Fiat 128 arriva nel 1969, in sostituzione della vecchia 1100
2. La versione familiare della Fiat 128, con ampio portellone posteriore

FOCUS
Le Sport Coupé

Le Sport Coupé sono disponibili con motori 1.1 e 1.3, con velocità di punta di 150 e 160 chilometri orari, nonché due allestimenti: S (normale) ed SL (più ricco). L'ultima versione di queste sportive arriva nel 1975 con una nuova carrozzeria che presenta la soluzione del portellone posteriore.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,808
Larghezza ..... m 1,560
Altezza ..... m 1,310
POSTI 4
PORTE 2
PESO ..... 815 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1116 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 64 Cv
TRAZIONE ..... anteriore
CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA ..... 150 km/h
PREZZO ..... Lire 1.300.000

127

Produzione 1971 - 1987
Carrozzeria Berlina - Panorama

All'inizio degli anni Settanta arriva quella che può essere considerata l'auto più fortunata e significativa della Casa torinese negli anni Settanta e Ottanta: la 127. Destinata a prendere il posto di un'icona come la 850, rispetto a questa vanta linee più moderne soprattutto nella parte posteriore dove il portellone incorpora il lunotto (dalla versione tre porte del 1972 in poi), con grossi benefici per l'accessibilità al vano carico, il cui volume può aumentare semplicemente ribaltando il sedile posteriore. Quanto allo schema tecnico, la 127 adotta quello della trazione anteriore: lo stesso concetto del "tutto avanti" introdotto con l'Autobianchi Primula del 1964 e consacrato cinque anni dopo con la 128. Il motore, derivato da quello della 850 Sport, è un 903 cc con 47 Cv, che soprattutto in virtù del peso contenuto della vettura (poco più di 700 chilogrammi), la spinge ad una velocità di punta di 140 chilometri orari. Nel 1974, quando già la produzione della 127 tocca quota un milione, ne viene lanciata la versione Special, più curata nella carrozzeria nonché ricca nelle dotazioni di bordo. Nel 1978 è poi la volta della 127 Sport, con freni potenziati e assetto sportivo, ma anche motore di 1050 cc che sviluppa una potenza di 70 Cv, per una velocità massima che passa così a 160 orari. Nel 1979 arrivano i due allestimenti Rustica e Top, mentre nel 1980 viene presentata la 127 C 5 porte, con 4 portiere laterali più il portellone posteriore. Alla fine dello stesso anno debutta la Panorama, la giardinetta destinata a sostituire l'omonima versione della 128. Il 1981 è poi l'anno del debutto per la 127 Diesel, equipaggiata con motore 1.3 a gasolio da 45 Cv in grado di farle toccare i 130 chilometri orari di velocità massima, oltre che del rinnovamento dell'intera gamma 127: a novembre arriva infatti la terza (e più fortunata, con oltre 5 milioni di pezzi in commercio) serie di Special, la Super, con aggiornamenti nella meccanica (frizione, cambi, carburatore) e nell'estetica, e la Sport. Nel 1983, infine, arrivano le versioni aggiornate della diesel, berlina e station wagon (Panorama).

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,595
Larghezza ..... m 1,527
Altezza ..... m 1,370

POSTI 5

PORTE 2

PESO ..... 705 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 903 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 47 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 140 km/h

PREZZO ..... Lire 920.000

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Berlina	1971 - 1977
Special	1974 - 1977
Nuova 127 CL 1.050	1977 - 1981
Sport	1978 - 1981
Top, Rustica	1979 - 1981
C 5 porte	1980 - 1981
Panorama	1980 - 1983
Diesel	1981 - 1983
Special, Super e Sport	1981 - 1982
III Serie	1981 - 1983
Diesel, Berlina e Panorama	1983 - 1987

1

LA TECNICA

La 127 Diesel debutta nel 1981 ed è equipaggiata da un monoalbero 4 cilindri a camme in testa di 1301 cc a gasolio, derivato dal 1050 cc a benzina. L'alesaggio e la corsa sono rispettivamente di 76,1 e 71,5 millimetri, mentre la potenza è di 45 Cv a 5.000 giri al minuto. La velocità di punta raggiunge 130 chilometri orari.

3

4

1. La Fiat 127 berlina due porte del 1971
2. La strumentazione della prima Fiat 127
3. Il portabagagli della Fiat 127, ampio nonostante si tratti di un'utilitaria
4. I due posti anteriori della Fiat 127
5. Le linee innovative della carrozzeria della Fiat 127, con l'ampio portellone posteriore

5

FOCUS

La Panorama

È una station wagon a 3 porte con meccanica modificata in funzione di un vano di carico più capiente, in seguito all'aumentata lunghezza che arriva a 3,920 metri. Il motore è il noto 1049 cc da 50 Cv. Il prezzo è inferiore ai 6 milioni di lire.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,920
Larghezza ..... m 1,545
Altezza ..... m 1,425
POSTI 5
PORTE 3
PESO ..... 830 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1049 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 50 Cv
TRAZIONE ..... anteriore
CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 135 km/h
PREZZO ..... Lire 5.845.000

132/Argenta

Produzione 1972 - 1985
Carrozzeria Berlina

La 132 arriva nel 1972, e sostituisce la 125. Dispone inizialmente di due motori, un 1.6 da 98 ed un 1.8 da 105 Cv, e va ad ampliare verso l'alto la gamma Fiat con i due allestimenti normale e special. Nel 1974 viene presentata la versione più rifinita GLS, mentre nel 1977 ne esce quella totalmente rinnovata che non a caso prende il nome di Nuova 132: il motore 1.6 rimane ma il 1.8 viene sostituito da un 2.0 da 112 Cv; la carrozzeria viene resa più moderna, e gli interni diventano più consoni a quelli di una berlina che è pur sempre un'ammiraglia. L'anno successivo arrivano anche i propulsori a gasolio, un 2 e un 2,5 litri, nonché il servosterzo di serie. Nel 1979 debutta la 132 2.0 con motore da 122 Cv dotato di iniezione elettronica Bosch: è la prima Fiat con questo tipo di alimentazione.

1

1. Una Fiat 132 prima serie, con fari anteriori circolari
2. L'estetica della Fiat 132 prevede linee piuttosto squadrate, soprattutto al posteriore

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
1.6, 1.8	1972 - 1974
GLS	1974 - 1977
Nuova 132	1977 - 1981
diesel	1978 - 1981
Argenta 1.6, 2.0, diesel	1981 - 1983
Nuova Argenta	1983 - 1985

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,376
Larghezza ..... m 1,631
Altezza ..... m 1,430

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.070 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1592 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 98 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 165 km/h

PREZZO ..... Lire 1.710.000

FOCUS
La Argenta

Nel maggio del 1981, la Argenta sostituisce la 132. Sono tre i motori disponibili: un 1.6 e un 2.0 a benzina (anche con cambio automatico) e un 2.5 a gasolio. Due anni dopo debutta la Nuova Argenta, le cui versioni 1.6 e 2.0 a iniezione diventano 100 e 120 i.e., oltre a beneficiare di novità meccaniche (freni, avantreno e sterzo). Rivisitate anche le versioni diesel e turbo diesel.

126

Produzione 1972 - 2000
Carrozzeria Berlina

Più che un rimpiazzo della 500, la 126 del 1972 può essere considerata una sua evoluzione. Se lo schema meccanico è infatti lo stesso, ci sono tuttavia diverse novità: il cambio è sincronizzato nelle tre marce più alte, il serbatoio è spostato a sinistra sotto il sedile posteriore, e il motore beneficia di un incremento di cilindrata fino a 594 cc, che significa 23 Cv e una velocità di poco superiore ai 100 chilometri orari. Nel '73 è disponibile una versione con tetto apribile, mentre nel '76 ne arriva una con motore da 652 cc, 24 Cv e interni meno spartani. L'ultima serie è datata 1987, nelle versioni Bis e Up: nuovo motore di 703 cc raffreddato ad acqua da 26 Cv disposto "a sogliola". La produzione in Italia cessa nel 1992, ma in Polonia prosegue fino al 2000 per un totale di circa 2 milioni e 350mila unità.

1

FOCUS
La Cavalletta

Al salone di Torino del 1976 viene proposto un prototipo di 126 multiuso denominato Cavalletta, lungo poco più di 3 metri e sul quale può essere montato un hard top. Il motore è lo stesso della 500 giardiniera: un 594 cc da 21,5 Cv. Le prestazioni sono simili a quelle della 126 normale, con la velocità di punta poco superiore ai 100 chilometri orari.

1. Le linee della 126 derivano da quelle della concept Fiat 850 City Taxi realizzata nel 1968 da Pio Manzù
2. Un esemplare di Fiat 126 con tettino apribile in tela

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
126	1972 - 1977
650	1976 - 1985
700 Bis-Up	1987 - 2000

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,054
Larghezza ..... m 1,377
Altezza ..... m 1,335

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 580 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 594 cc
Cilindri 2
Potenza ..... 23 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 105 km/h

PREZZO ..... Lire 795.000

131

Produzione 1974 - 1985
Carrozzeria Berlina - Panorama

La 131, detta anche Mirafiori dal nome dello stabilimento dove viene assemblata, è la vettura Fiat di taglia media destinata a subentrare alla 124 dal 1974 in poi. Lo schema meccanico adottato è quello ampiamente diffuso, con motore posizionato anteriormente e trazione posteriore. Sono 11 gli allestimenti disponibili per berlina e familiare (detta Panorama) due, quattro e cinque porte, e due le motorizzazioni benzina: 1.3 e 1.6 da 65 e 75 Cv. Al salone dell'auto di Ginevra del 1978 debutta la seconda serie: la Nuova 131, Mirafiori e Supermirafiori, con aggiornamenti stilistici nella carrozzeria e negli interni, ma soprattutto motori bialbero 1.3 e 1.6 più performanti, rispettivamente da 78 e 96 Cv. È evidente il passo in avanti di questa Nuova 131, sia in termini di stile che di qualità dei materiali, testimoniato dal milione e mezzo di esemplari prodotti. Una fetta importante dei quali con motorizzazioni diesel, arrivate successivamente sul mercato in due cilindrate: 2 e 2,5 litri, rispettivamente da 60 e 72 Cv. Queste versioni a gasolio si distinguono da quelle a benzina per il rigonfiamento sul cofano dovuto al maggiore ingombro di propulsori. Nel 1978 arriva anche la 131 Racing, elaborazione semi-corsaiola nella carrozzeria (cerchi più grandi, spoiler etc.) e negli interni (sedili e volante sportivi) che può contare su un motore bialbero di 1995 cc e 115 Cv, per una velocità massima di 180 chilometri orari. Nel 1980 vengono prodotti alcuni prototipi di 131 Racing sovralimentate con compressore volumetrico dai quali nasce la 131 Supermirafiori 2000 Volumetrico Abarth al prezzo di 3.660.000 lire, equipaggiata con motore 2 litri da 140 Cv. Nel 1981, infine, viene introdotta la terza serie della 131: anche in questo caso, sono parecchi i ritocchi estetici all'esterno e nell'abitacolo, sia sulle 1.3 e 1.6 Mirafiori che sulle 1.3, 1.6 e 2.0 Supermirafiori, queste ultime caratterizzate da dotazioni e allestimenti più ricchi.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,238
Larghezza ..... m 1,632
Altezza ..... m 1,400

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 985 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1297 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 65 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 150 km/h

PREZZO ..... Lire 2.296.000

3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Mirafiori	1974 - 1978
Abarth	1976 - 1978
Supermirafiori	1978 - 1981
Terza serie	1981 - 1985

1

LA TECNICA

I motori diesel che equipaggiano la 131 seconda serie sono costruiti nei stabilimenti Sofim, a Foggia e appartengono alla nuova serie di cosiddetti "diesel veloci". Sia il 2.0 che il 2.5 hanno 4 cilindri in linea, albero a camme in testa e pompa d'iniezione rotativa. Sviluppano rispettivamente 60 e 72 Cv; pesano 230 e 235 chilogrammi.

1. Un modello di Fiat 131 con motore a gasolio
2. Un esemplare di Fiat 131 berlina seconda serie
3. La variante familiare della Fiat 131, che prende il nome di Panorama
4. Una Fiat 131 Supermirafiori del 1978, vettura caratterizzata da interni confortevoli e di facile accessibilità

2

4

FOCUS
131 Abarth

Si tratta della versione "spinta" arrivata nel 1976, da cui deriva quella destinata ai rally. Il progetto è sperimentato nella 131 Abarth 031 con motore V6, vincitrice del Giro d'Italia del 1975 e viene equipaggiato con un nuovo 2000 a 16 valvole.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,190
Larghezza ..... m 1,720
Altezza ..... m 1,360
POSTI 4
PORTE 2
PESO ..... 980 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1995 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 140 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 190 km/h
PREZZO ..... Lire 9.086.000

Ritmo

Produzione 1978 - 1988
Carrozzeria Berlina - Cabriolet

Arriva nel 1978 il modello destinato aprendere il posto della 128, e anziché da un numero è contraddistinto da un nome: Ritmo. Come questa ha la trazione anteriore e in più il motore anteriore sistemato trasversalmente. Si presenta al debutto, al salone di Torino, con tre motorizzazioni disponibili: 1.1. 1.3 e 1.5 da 60, 65 e 75 Cv, da cui l'omonima denominazione. L'anno successivo arriva la versione destinata ai mercati statunitense e britannico, che prende il nome di Strada e viene offerta col solo motore 1.5. Poco dopo debutta anche la ricca serie speciale Targa Oro, disponibile nelle sole tinte nero e marrone metallizzato con filettature dorate. Nel febbraio del 1980 è la volta della Ritmo diesel, con motore 1.7 a gasolio da 55 Cv abbinato ad un cambio a 5 marce. Nel frattempo il mercato richiede vetture sempre più accessoriate ed eleganti, perciò anche la Ritmo si adegua proponendo le Super 75 e 85: motori 1.3 e 1.5 potenziati di una decina di cavalli, ma soprattutto carrozzerie a 5 porte più accattivanti, nonché allestimenti completi e curati.
Il 1981 è anche l'anno delle varianti più prestazionali: la 105 TC con motore 1.6 bialbero (TC sta per Twin Cam) da 105 Cv, ma soprattutto la Abarth 125 TC. Quest'ultima può contare su un 2.0 twin cam da 125 Cv, e su un settaggio più sportivo curato dalla celebre divisione sportiva Fiat. Nel 1983 questi modelli prestazionali vengono rinnovati. Nel 1982 debutta poi la S85 Cabrio firmata e prodotta da Bertone in pochi esemplari, di cui l'anno seguente esce la versione aggiornata (70 e 85) con gli allestimenti S e Palinuro. Ma arriva anche, finalmente, la seconda serie: la Nuova Ritmo, con modifiche all'avantreno e all'impianto di climatizzazione nonché al frontale e agli interni. Quanto ai motori, sono disponibili un 1.1 da 58 Cv ed un 1.3 da 68 Cv. Ci sono anche la Super 70 e la Super 85, con 5 porte nonché motori 1.3 e 1.5, come pure la versione a gasolio e una Energy Saving. Il biennio 1985-1986 segna l'arrivo della terza serie, che comprende anche una versione Turbodiesel ed una Supercabrio.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,937
Larghezza ..... m 1,650
Altezza ..... m 1,400

POSTI 5

PORTE 3/5

PESO ..... 860 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1100 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 60 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 145 km/h

PREZZO ..... Lire 4.400.000

LE VERSIONI

Modello	Produzione
60, 65, 75	1978 - 1982
Strada e Targa Oro	1979 - 1981
Diesel	1980 - 1982
Super 75, 85, S85 Cabrio	1981 - 1982
105 TC, Abarth 125 TC	1981 - 1983
Nuova Ritmo	1982 - 1985
105 TC, Abarth 135 TC	1983 - 1985
75, 85 Cabrio Bertone	1983 - 1985
60, ES, 70, 85, 100	1985 - 1986
Diesel	1985 - 1988
Cabrio, Supercabrio	1985 - 1987
Turbodiesel	1986 - 1988

1

LA TECNICA

La Ritmo Energy Saving è il primo modello di auto progettato in Italia per limitare i consumi di carburante. La carrozzeria è dotata di deflettori anti-turbolenza sui finestrini anteriori (per ottenere un coefficiente di resistenza più basso), di uno spoiler sul portellone posteriore e di coppe ruota aerodinamiche.

1. Le linee della Ritmo, presentata al salone dell'auto di Torino del 1978, si devono al centro stile Fiat
2. La prima versione della Fiat Ritmo cabriolet arriva nel 1981

2

FOCUS
La Turbodiesel

In produzione dal 1986 al 1988, la Ritmo Turbodiesel è basata sulla Super a 5 porte, rispetto a cui tuttavia la versione prestazionale della Ritmo vanta soluzioni estetiche differenti. Per l'occasione l'auto viene equipaggiata con un 1929 cc a gasolio da 80 Cv sovralimentato.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,993
Larghezza ..... m 1,650
Altezza ..... m 1,410
POSTI 5
PORTE 5
PESO ..... 1.000 kg

MOTORE
Alimentazione ..... gasolio
Cilindrata ..... 1929 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 80 Cv
TRAZIONE ..... anteriore
CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA ..... 170 km/h
PREZZO ..... Lire 16.357.000

Panda

Produzione 1980 - 2004
Carrozzeria Berlina

Il 1980 segna l'arrivo di una delle più importanti vetture del Lingotto, la Panda. Una di quelle che più incarna la filosofia "utilitaria" della Fiat. Disegnata da Giugiaro, si presenta con la trazione anteriore e con un bicilindrico di 650 cc e 30 Cv (Panda 30), al quale si affiancano un 900 cc ed un 843 cc da 45 e 34 Cv (Panda 45 e Panda 34). Nel 1982 arriva la versione Super, con nuove dotazioni e ritocchi stilistici, tra cui l'inedito logo Fiat a cinque barre inclinate posizionato al centro della calandra. L'anno successivo è la volta della 4x4, la Panda a trazione integrale, realizzata in collaborazione con l'azienda austriaca Steyr, con telaio rinforzato e motore 965 cc da 48 Cv. Nel 1984 la gamma Panda viene rivista, con allestimenti più ricchi e un maggior numero di versioni, mentre nel 1986 (dopo un milione e mezzo di esemplari prodotti) arriva la nuova generazione: modifiche a carrozzeria e motori, tra cui i Fire di 769 e 999 cc da 34 e 45 Cv. Nel 1986 l'offerta si completa con la versione diesel, equipaggiata con lo stesso 1.3 quattro cilindri a gasolio già montato sulla Uno e sulla 127 ma con potenza ridotta. Nel 1986 arriva poi la più economica Young, nonché la 1000 Fire con iniezione eletronica e catalizzatore. Dopo una serie di versioni speciali (Fun, Dance, Sisley etc.), nel 1990 arriva la Panda Elettra, che è spinta da un motore elettrico a corrente continua da 18 Cv, per una velocità massima di 70 chilometri orari. Nel 1991 la gamma beneficia di nuovi aggiornamenti, e comprende una versione 1.0 Selecta con un cambio automatico ECVT abbinato ad un 1.0 Fire da 45 Cv a carburatore, ed una 1.1 i.e. cat Selecta, con la stessa trasmissione abbinata ad un 1.1 da 50 Cv con iniezione elettronica e marmitta catalitica, anche in versione 4x4 dal 1992. Tali vetture vengono aggiornate fino al 2004, anno in cui la prima Panda esce di produzione dopo 5 milioni e mezzo di esemplari venduti.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,380
Larghezza ..... m 1,249
Altezza ..... m 1,445

POSTI 4

PORTE 3

PESO ..... 650 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 652 cc
Cilindri 2
Potenza ..... 30 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 115 km/h

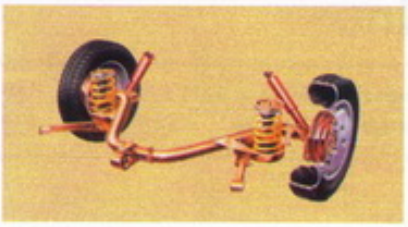
PREZZO ..... Lire 3.970.000

1. Il design della Fiat Panda 30, arrivata nel 1980, è ideato da Giorgetto Giugiaro
2. Gli interni della prima serie della Fiat Panda appaiono particolarmente spartani
3. La Fiat Panda Elettra, al debutto nel 1990

LE VERSIONI

Modello	Produzione
30-45	1980 - 1984
Super	1982 - 1984
4x4	1983 - 1991
30-45 restyling	1984 - 1985
750 Fire, Young	1986 - 1991
Diesel	1986 - 1989
Elettra	1990 - 1998
Nuova serie	1991 - 1994
900 i.e., 1.1 i.e.	1992 - 2004
4x4 1.1 i.e.	1992 - 2004

1



LA TECNICA

La nuova Panda del 1986, oltre ad avere importanti modifiche alla carrozzeria e ai motori, presenta la novità di una sospensione posteriore con un diverso assale rigido con attacco centrale alla scocca denominato "ad omega". Questo per la sua forma, che richiama quella dell'omonima lettera greca.

2

3

FOCUS
I nuovi motori

Dal 2001 al 2004, la Panda usufruisce di un motore 1.1 Fire a iniezione elettronica Multipoint da 54 Cv con livelli di emissioni Euro 3. Sono tre gli allestimenti disponibili: Young, Hobby e College. È questa l'ultima Panda prima dell'arrivo del nuovo modello.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,408
Larghezza ..... m 1,494
Altezza ..... m 1,435
POSTI 5
PORTE 2
PESO ..... 715 kg
MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1108 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 54 Cv
TRAZIONE ..... anteriore
CAMBIO ..... 5 marce
FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA ..... 140 km/h
PREZZO ..... Lire 12.242.000

Uno

Produzione 1983 - 1995
Carrozzeria Berlina

Nel gennaio del 1983 debutta uno dei modelli Fiat destinato a segnare la storia dell'azienda torinese fino alla metà degli anni Novanta, la Uno. E lo fa in grande stile, dal momento che la presentazione avviene a Cape Canaveral, nel quartier generale della Nasa. Questa utilitaria, disponibile con carrozzeria a 3 e 5 porte, è destinata a sostituire la 127, e lo fa ricorrendo proprio al suo schema costruttivo: trazione anteriore con motore montato trasversalmente. È lo stesso anche il propulsore, lo storico quattro cilindri aste e bilanceri di 903 cc e 45 Cv di potenza, che permette consumi contenuti ed una velocità massima di 140 chilometri orari alla Uno 45. Le Uno 55 e la 60 invece montano il 1.1 da 55 Cv e 58 Cv della Ritmo, mentre per la 70 viene scelto un 1.3 da 70 Cv. Anche la versione diesel monta lo stesso motore a gasolio della 127, il 1.3 da 45 Cv. Nell'autunno del 1983, viene poi presentata la versione Uno-Matic 70 con cambio CVT, che è prodotta in serie dal 1987 col nome di Selecta. È poi datata 1985 la novità più importante per la Uno, e cioè l'arrivo del motore Fire. Nello stesso anno debutta anche un'altra delle versioni storiche: la Uno Turbo ad iniezione elettronica. Il motore 1,3 litri con turbocompressore, dal 1987 anche dotato di catalizzatore, sviluppa ben 105 Cv e garantisce prestazioni brillanti ed una velocità di punta di 200 chilometri orari. Nel 1986 è la volta della Uno 70 turbodiesel, con l'avvento del motore a gasolio sovralimentato di 1367 cc e 70 Cv. L'anno successivo la Fiat propone anche una versione con propulsore 1.5 e catalizzatore, mentre il 1989 debutta la seconda serie della Uno. Si tratta di un rinnovamento piuttosto profondo nelle linee: lunotto, portellone posteriore, cofano, gruppi ottici e calandra, tutti ridisegnati in chiave moderna. Dal punto di vista dei motori, la novità è che la Uno 60 usufruisce dello stesso 1.1 Fire da 56 Cv della Tipo, e l'*upgrading* riguarda pure gli altri modelli presenti in gamma, dalle versioni diesel fino a quelle Turbo i.e, che beneficiano dell'iniezione elettronica. Dopo l'uscita di alcune serie speciali, nel 1993 le Uno perdono la denominazione legata al numero dei cavalli, e nel '95 la loro produzione europea si conclude.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,644
Larghezza ..... m 1,548
Altezza ..... m 1,432

POSTI 5

PORTE 3/5

PESO ..... 700 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 903 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 45 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

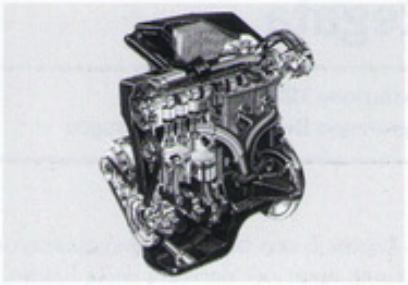
VELOCITÀ MASSIMA ..... 140 km/h

PREZZO ..... Lire 7.344.000

LE VERSIONI

Modello	Produzione
45, 45S, 55, 60, 70S	1983 - 1989
Diesel	1983 - 1989
45 Fire, 45 Turbo i.e.	1985 - 1989
70 turbodiesel	1986 - 1989
II Serie Fire e Sting	1989 - 1995
60, 70 i.e., 75 i.e.	1989 - 1992
45d, 60d, 70td	1989 - 1995
Turbo i.e., i.e. cat	1989 - 1995

1



LA TECNICA

Il motore Fire della Uno è prodotto nello stabilimento di Termoli e viene montato per la prima volta sull'Autobianchi Y10. Si tratta di un 999 cc con asse a camme in testa, progettato per essere il più possibile compatto, economico e leggero, pesa infatti solo 69 chilogrammi e viene prodotto anche in versione 750 cc per la Fiat Panda.

2

1. Il design della Fiat Uno è curata da Giorgetto Giugiaro. Qui la si può ammirare durante la presentazione a Cape Canaveral del 1983
2. La Fiat Uno Turbo i.e. del 1989
3. La Fiat Uno tre porte prima serie
4. Un modello di Fiat Uno della seconda serie

4

FOCUS
Uno Turbo i.e.

Con quest'auto la Fiat entra, nel 1985, nel segmento delle piccole sportive. Tuttavia non si tratta, almeno nel look, di un'auto estrema: la personalizzazione si limita a spoiler, fendinebbia e cerchi in lega. L'anima sportiva è garantita da soluzioni come il turbocompressore e l'iniezione elettronica.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,644
Larghezza ..... m 1,650
Altezza ..... m 1,370
POSTI 5
PORTE 3
PESO ..... 845 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1301 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 105 Cv
TRAZIONE ..... anteriore
CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA ..... 200 km/h
PREZZO ..... Lire 14.542.000

Regata

Produzione 1983 - 1990
Carrozzeria Berlina - Station wagon

La Regata è una berlina a tre volumi con trazione anteriore derivata dalla Ritmo, che arriva nel settembre del 1983 per rinforzare l'offerta Fiat nel segmento delle medie. Inizialmente la scelta è fra tre motori a benzina: il 1.3 della Regata 70, il 1.5 della Regata 85 ed il 1.6 della Regata 100, dove il numero accanto al nome sta per i cavalli disponibili. Dopo la versione Energy Saving, arrivano anche quella a gasolio con motori 1.7 e 1.9 da 58 e 65 Cv. Nel 1984 è anche la volta della Weekend, variante giardinetta della Regata e della 75, equipaggiata col 1.5 da 75 Cv precedentemente usato sulla Ritmo. Nel 1986 l'offerta a gasolio si amplia con il debutto della Turbodiesel, dotata di un 1.9 da 80 Cv, con turbocompressore e intercooler. Da segnalare la fabbricazione di alcune versioni speciali, fino alla fine della produzione nel 1990.

1

FOCUS
L'iniezione elettronica

L'iniezione elettronica fa la sua comparsa sulla Regata 100 i.e. del 1986 (insieme all'accensione elettronica Weber-Marelli), ed è di tipo "single point". A beneficiarne è il nuovo motore quattro cilindri bialbero di 1585 cc da 100 Cv (che nella successiva versione catalizzata scendono a 90), in grado di spingere l'auto fino alla velocità massima di 180 chilometri orari.

1. Il design della Fiat Regata è piuttosto squadrato e tradizionale
2. Un esemplare di Fiat Regata station wagon, denominata Weekend

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
70, 85, 100, ES	1983 - 1986
1.7 e 1.9 diesel	1983 - 1986
75, Weekend	1984 - 1986
100 i.e.	1986 - 1990
Turbodiesel	1986 - 1990

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,260
Larghezza ..... m 1,650
Altezza ..... m 1,412

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 890 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1301 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 68 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 155 km/h

PREZZO ..... Lire 11.383.000

Croma

Produzione 1985 - 1996
Carrozzeria Berlina

L'ammiraglia che sostituisce la Argenta in casa Fiat arriva nel 1985, e prende il nome di Croma. L'ultima nata è frutto del progetto congiunto che porta poi alla realizzazione della Lancia Thema e dell'Alfa Romeo 164. Per la prima volta su vetture top di gamma viene scelta la soluzione del "tutto avanti", con motore e trazione anteriori.
I propulsori al debutto sono un 1.6 ed un 2.0 CHT (Controlled High Turbulence) benzina, nonché un 2.5 diesel ed un 2.4 turbodiesel, a cui nel 1988 si aggiunge un altro 1.9 turbodiesel con iniezione diretta, il primo montato su un'auto del genere. Ci sono poi la 2.0 i.e. e la Turbo i.e. da 120 e 155 Cv, dalla seconda serie in poi arrivano i motori 16 valvole e il catalizzatore. L'ultima Croma può infine contare su un 2.5 V6 da 159 Cv.

1

1. Il design della Fiat Croma viene studiato nell'ottica di privilegiare l'aerodinamica, ricercando un basso coefficiente di penetrazione
2. Gli interni della Fiat Croma sono comodi e accoglienti per cinque persone

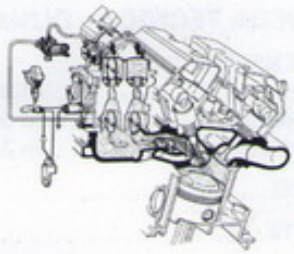
2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
1.6, 2.0 CHT	1985 - 1989
2.0 i.e., Turbo i.e.	1985 - 1989
2.5 D, 2.4 TD, 1.9 TD i.d.	1985 - 1989
Restyling gamma	1989 - 1991
II serie	1991 - 1992
2.0 i.e. 16V cat, 2.5 i.e V6	1993 - 1996

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,495
Larghezza ..... m 1,760
Altezza ..... m 1,433
POSTI 5
PORTE 5
PESO ..... 1.095 kg
MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1585 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 83 Cv
TRAZIONE ..... anteriore
CAMBIO ..... 5 marce
FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 170 km/h
PREZZO ..... Lire 18.551.000



FOCUS
Il CHT

Il CHT è un sistema ad alta turbolenza controllata che, montato sul 2.0 benzina, consente di abbassare i consumi di carburante. Questo in virtù dei due condotti di aspirazione di misure diverse: Quello più piccolo si utilizza fino a 3.000 giri al minuto, il più grande per regimi di rotazione del motore più elevati. In questo modo si ottiene un'ottimizzazione della combustione.

Duna/Elba

Produzione 1987 - 1993
Carrozzeria Berlina - Station wagon

La Duna è una berlina tre volumi, stilisticamente vicina alla Uno, prodotta nella fabbrica brasiliana di Belo Horizonte e destinata ai mercati del Mercosur. Dal gennaio del 1987 i vertici Fiat ne decidono l'introduzione anche in Europa, dove tuttavia non incontra un grosso successo. Disponibile anche nella versione station wagon Weekend, la Duna può essere equipaggiata con due motori a benzina, il 1.1 ed il 1.3 rispettivamente da 58 e 67 Cv, nonché con il noto 1.7 a gasolio da 60 Cv. Nel 1989 l'auto si sottopone ad un primo restyling, consistente nella carrozzeria e più leggero agli interni, mentre l'anno successivo ne subisce un secondo tra le cui novità spicca la mascherina anteriore che ripropone lo stillema di altri modelli Fiat di quel periodo, come la Uno e la Tipo. Dal 1991 l'auto esce dai listini europei.

1

1. Dal punto di vista estetico, la Fiat Duna sembra quasi una versione a tre volumi della Uno. Tecnicamente si basa invece sulla vecchia 147
2. La Elba, versione giardinetta della Duna che resta in commercio fino al 1993 con il marchio Innocenti

FOCUS
La Elba

Nel 1991 la versione berlina della Duna non è più disponibile. Ne rimane solo la variante giardinetta, che viene commercializzata dalla Innocenti col nome di Elba, equipaggiata dal solo propulsore 1301 cc da 67 Cv. Nel 1992 arrivano anche la 1.5 i.e. da 75 Cv, versione con iniezione elettronica e catalizzatore, e la 1.7 diesel Eco, con una potenza pari a 57 Cv.

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
60, 70, DS	1987 - 1990
Duna/Elba	1990 - 1993

SCHEDA TECNICA - DUNA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,037
Larghezza ..... m 1,555
Altezza ..... m 1,431

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 875 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1116 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 58 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 150 km/h

PREZZO ..... Lire 11.968.000

Tipo

Produzione 1988 - 1995
Carrozzeria Berlina

La nuova media della Casa torinese arriva alla fine degli anni Ottanta, e prende il nome per certi versi storico di Tipo: così si chiamano infatti alcune Fiat di inizio secolo, seppur seguite da un numero (1-2, 3, 4 etc.). Si tratta di un altro (dopo Ritmo-Delta) progetto congiunto del Lingotto, perché dallo stesso pianale nascono poi anche la Tempra e la Lancia Dedra. Sono cinque i motori al debutto, tra cui i 1.1, 1.4 e 1.6 a benzina, ed i 1.7 e 1.9 a gasolio, a cui si aggiungono via via il 1.9 turbodiesel, ed gli sportivi 1.8 e 2.0 benzina a iniezione elettronica, quest'ultimo anche con catalizzatore. Nel luglio del '90 arriva la versione Selecta con cambio CVT mentre l'anno successivo la gamma si rinnova: è il preludio alla seconda serie vera e propria, che arriva nel 1993 con le versioni a tre porte (nonché GT).

1

1. La Fiat Tipo del 1988 è una vettura compatta a due volumi, lunga quasi quattro metri
2. Il profilo della Fiat Tipo. La media della Casa torinese resta in produzione dal 1988 al 1995

FOCUS
Le sportive

Arriva nel 1989 la variante più dinamica della Tipo, la 1.8 i.e. 16V da 136 Cv, dotata di 4 freni a disco e, a richiesta, di Abs. Nel '91 è la volta di un'evoluzione ancor più prestazionale (207 chilometri orari di velocità massima), la 2.0 iniezione elettronica 16V da 145 Cv che dispone anche di catalizzatore. Nel '91 la 1.8 esce di produzione, mentre la 2.0 dura fino al 1993.

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1988 - 1993
II Serie	1993 - 1995

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,958
Larghezza ..... m 1,700
Altezza ..... m 1,450

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 950 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1108 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 56 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 150 km/h

PREZZO ..... Lire 13.655.000

Tempra

Produzione 1990 - 1996
Carrozzeria Berlina - Station wagon

La Tempra è una berlina media a tre volumi che deriva dalla Tipo. Debutta nel 1990, con le due motorizzazioni 1.4 e 1.6 a benzina. Nel corso dello stesso anno arriva anche la giardinetta e un cambio CVT. Successivamente fanno il loro debutto anche le varianti al top di gamma, la 1.8 e la 2.0 ad iniezione elettronica con catalizzatore e a richiesta il cambio automatico (solo sulla 2.0). Nel 1992, è poi la volta della Tempra 2.0 i.e. cat SW proposta anche in versione 4x4, con trazione integrale permanente e differenziale centrale. Sul versante a gasolio, si può optare sia per la versione aspirata che per quella sovralimentata del 1.9, rispettivamente da 65 e 90 Cv. Nel 1993 l'auto subisce un restyling estetico, mentre nel '94 l'intera gamma si rinnova e aumentano gli allestimenti disponibili.

1

FOCUS
La versione Europa

Nel 1990 viene presentata la Tempra Turbodiesel Europa, equipaggiata con un motore da 80 Cv ma soprattutto con un dispositivo per il ricircolo dei gas di scarico, in virtù del quale le emissioni nocive risultano ridotte. L'auto, all'inizio destinata esclusivamente ai mercati europei diversi da quello nazionale, dal 1992 può essere acquistata anche in Italia dove assume la denominazione Eco.

1. La Fiat Tempra, evoluzione a tre volumi della Tipo
2. La versione station wagon della Fiat Tempra con trazione integrale arriva sul mercato nel 1992

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1990 - 1993
II Serie	1994 - 1996

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,354
Larghezza ..... m 1,695
Altezza ..... m 1,445

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.070 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1372 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 76 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 172 km/h

PREZZO ..... Lire 16.954.000

Cinquecento

Produzione 1991 - 1998
Carrozzeria Berlina

La Cinquecento arriva nel 1991 come erede della 126 ma con un progetto completamente nuovo, a trazione anteriore. L'auto, prodotta e assemblata in Polonia, si presenta al debutto con due motori a benzina: il due cilindri (orizzontali, per cui il motore è anche detto "a sogliola") di 704 cc da 31 Cv ed il quattro cilindri aste e bilanceri di 903 cc da 41 Cv, che nel 1993 subisce una diminuzione di cilindrata a 899 cc per motivi fiscali e perde un paio di cavalli. Sempre nel '93 la Cinquecento beneficia di alcuni ritocchi estetici, mentre l'anno successivo debutta quella dotata di motore Fire 1.1 da 54 Cv e denominata Sporting, anche per la personalizzazione di carrozzeria e dotazioni. Nell'estate del 1995 infine, la gamma Cinquecento si rinnova sia nello stile che negli allestimenti.

1

1. Due Fiat Cinquecento in versione Sporting
2. Uno degli ultimi modelli della Fiat Cinquecento, che resta in produzione fino al 1998

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
700 ED, cat ED	1991 - 1995
Elettra	1992 - 1998
1.1i	1994 - 1998
903, 899	1995 - 1998
Nuova gamma	1995 - 1998

FOCUS
La Elettra

Come per altri modelli Fiat, anche la Cinquecento dal 1992 ha una versione con motore elettrico denominata Elettra. Tale propulsore sviluppa una potenza di 13 Cv, ed è ricaricabile tramite collegamento ad una normale presa di corrente 220 volt. Il divano posteriore scompare per far spazio alle batterie, come nel caso della Panda, ma esteriormente l'auto è identica alle versioni a benzina.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,227
Larghezza ..... m 1,487
Altezza ..... m 1,435

POSTI 5

PORTE 2

PESO ..... 675 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 704 cc
Cilindri 2
Potenza ..... 31 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 127 km/h

PREZZO ..... Lire 8.383.000

Punto

Produzione Dal 1993
Carrozzeria Berlina - Cabriolet

La Punto viene presentata al salone di Francoforte del 1993, e rappresenta l'offerta nuova dell'azienda torinese nel segmento delle medio-piccole.
Le sue linee innovative, ancora opera della matita di Giugiaro, spiccano immediatamente: al posteriore si sperimenta la soluzione dei fari verticali, mentre davanti non c'è la solita calandra, sostituita da prese d'aria inglobate nel paraurti. Cresce anche la volumetria interna. Per quanto riguarda i motori, che con la loro potenza in cavalli determinano anche il nome delle versioni, al lancio sono disponibili le seguenti unità a benzina: 1108 cc (Punto 55), 1242 cc (Punto 60 e 75), 1581 cc (Punto 90). Con quest'ultimo viene equipaggiata anche la Sporting del 1995. Sul fronte gasolio la scelta è tra la versione aspirata e quella turbocompressa del motore di 1698 cc (che erogano rispettivamente 57 e 71 Cv), che vengono tuttavia riviste nel 1996 in virtù della normativa comunitaria antirumore e portate alla potenza di 63 e 69 Cv. Ma prima, nel 1993, è la volta della versione cabrio disegnata anch'essa da Giugiaro, disponibile sia col motore 1.2 che con quello 1.6 a benzina. Nel 1997 la gamma Punto subisce un primo leggero restyling esterno ed interno, e al parco motori viene aggiunto il 1.2 Fire a sedici valvole da 85 Cv. L'anno successivo c'è un'ulteriore rivisitazione, con l'aggiunta di diversi allestimenti inediti.
I festeggiamenti per il centenario della Fiat, nel luglio del 1999, fanno da sfondo alla presentazione della seconda generazione Punto, completamente rivisitata nell'estetica e negli interni.
Si moltiplicano gli allestimenti, e arrivano anche le versioni più sportive 1.8 HGT e successivamente quella Abarth con motore 16 valvole di 1747 cc e 131 Cv, con variatore di fase e collettori d'aspirazione a geometria variabile. C'è spazio anche per una versione con motore aspirato 1.9 a gasolio da 90 Cv, poi affiancato dalla vera novità tecnologica del nuovo secolo per Fiat: il motore diesel common rail 1.9 JTD da 80 Cv inizialmente nella versione Unijet e successivamente, dalla terza serie in poi (2003), in quella Multijet con motori 1.3 e 1.9. I propulsori a benzina rimangono quelli proposti al debutto: i vari 1,2, 1,4 e 1,8 litri.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,760
Larghezza ..... m 1,625
Altezza ..... m 1,460

POSTI 5

PORTE 3/5

PESO ..... 850 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1108 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 54 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 150 km/h

PREZZO ..... Lire 14.500.000

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1993 - 1999
II Serie	1999 - 2003
III Serie	dal 2003

1. Il profilo della Fiat Punto, contribuisce a rendere il modello più grande e imponente: si tratta, infatti, di una citycar lunga solo 3,80 metri
2. La Fiat Punto in versione cabrio è disegnata da Giorgetto Giugiaro
3. La Fiat Punto viene anche proposta nella più potente variante Abarth
4. Una Fiat Punto Turbo GT destinata al mercato anglosassone

1

LA TECNICA

Una originale proposta della nuova Punto è la versione 6 Speed con carrozzeria a tre porte e con un equipaggiamento sportiveggiante; non si tratta di un modello di alte prestazioni (il motore è il normale 1,1 litri) ma di un'auto destinata ai giovani puntando sul piacere di guida che viene dalle cambiate frequenti.

2

3

4

FOCUS

Punto 1.3 Multijet 16V

Arriva nel 2003 il 1.3 Multijet da 69 Cv di seconda generazione pesa solo 130 chilogrammi e garantisce prestazioni notevoli e consumi senza dubbio parchi. L'iniezione diretta common rail avviene tramite pompa ad alta pressione a controllo elettronico ed elettroiniettori Bosch.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,840
Larghezza ..... m 1,660
Altezza ..... m 1,480
POSTI 5
PORTE 3/5
PESO ..... 1.500 kg

MOTORE
Alimentazione ..... gasolio
Cilindrata ..... 1248 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 69 Cv
TRAZIONE ..... anteriore
CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA ..... 164 km/h
PREZZO ..... Euro 11.850

Coupé

Produzione 1993 - 2000
Carrozzeria Coupé

Alla fine del 1993 la Fiat rispolvera un segmento che tanto lustro le dà in passato, in virtù di modelli passati alla storia, quello delle sportive classiche. Arriva così la Coupé, che utilizza lo stesso pianale della Tipo e della Tempra. Il design sportivo di quest'auto si deve al Centro Stile dell'azienda torinese, mentre la produzione è demandata a Pininfarina. La versione più prestazionale è la 2.0 i.e. Turbo con Abs e differenziale Viscodrive, nonché motore di 1995 cc sovralimentato da 190 Cv, per una velocità massima di oltre 225 chilometri orari. Sono disponibili anche due versioni aspirate 1.8 (dal 1996) e 2.0, rispettivamente da 131 e 139 Cv. Sempre nel 1996 esce la seconda serie della Coupé, con l'adozione del motore 5 cilindri turbo.

1

FOCUS
La 2.0 i.e. 20V Turbo

Arriva nel 1996, ed è quella dotata del motore più potente: il nuovo cinque cilindri 1998 cc sovralimentato con quattro valvole per cilindro, variatore di fase e turbo con intercooler. Tutto ciò fa sì che la potenza raggiunge i 220 Cv, e che questa versione di coupé tocca la velocità massima di 250 chilometri orari. Il top è la Limited Edition del 1998, con cambio a 6 marce.

1. Il design unico e inedito della Fiat Coupé si deve al centro stile Fiat
2. Nella parte posteriore della Fiat Coupé spiccano i doppi gruppi ottici di forma circolare

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
2.0 i.e. Turbo 16V	1993 - 1997
1.8 i.e. 16V, 2.0 i.e. 16V	1996 - 2000
2.0 20V, 2.0 20V Turbo	1996 - 2000

SCHEDA TECNICA (1996)

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,250
Larghezza ..... m 1,766
Altezza ..... m 1,340

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 1.180 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1747 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 131 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 205 km/h

PREZZO ..... Lire 37.700.000

Ulysse

Produzione Dal 1994
Carrozzeria Monovolume

La monovolume Ulysse debutta nel 1994, in seguito all'accordo tra la Fiat e i francesi di PSA Peugeot-Citroën per la realizzazione di piccoli veicoli commerciali e monovolume. La joint venture dà vita alla Sevel (Società Europea Veicoli Leggeri), il cui impianto di Lilla (Francia) è quello deputato alla costruzione delle monovolume: Ulysse, ma anche Lancia Z, Peugeot 806 e Citroën Evasion tutti con meccanica Peugeot. Il van Fiat con motore turbo 2.0 da 147 Cv rimane in produzione fino al 1997, mentre quello col 2.0 aspirato da 121 Cv fino al 2000. Ci sono poi i due turbodiesel 1.9 e 2.1 da 92 e 109 Cv, nonché successivamente i benzina 1.8 e 2.0 da 98 e 132 Cv. Dal '99 è disponibile il 2.0 JTD diesel common rail a iniezione diretta da 109 Cv, che trova nuovi sviluppi (2.2) con la seconda serie dell'Ulysse, dal 2002.

1

FOCUS
2.0 MJT a gasolio

Nel 2006 il 2.0 MJT da 120 Cv, abbinato a un cambio automatico a quattro rapporti, sostituisce il 1.9 JTD da 109 Cv. Tuttavia questo motore dura solo pochi mesi, perché viene a sua volta integrato dalla più potente versione da 136 Cv con filtro antiparticolato (destinata inizialmente a rimpiazzare solo il vecchio 2.2 JTD), in grado di spingere la vettura alla velocità di 190 orari.

1. La Fiat Ulysse presenta linee squadrate, tipiche di una monovolume di grosse dimensioni
2. Oltre a essere confortevoli, gli interni della Fiat Ulysse sono accessoriati con evoluti strumenti di infotainment, schermi Lcd inclusi

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1994 - 2002
II Serie	2002 - 2007
Restyling	dal 2008

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,454
Larghezza ..... m 1,834
Altezza ..... m 1,714

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.510 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1998 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 121 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 177 km/h

PREZZO ..... Lire 38.100.000

Barchetta

Produzione 1995 - 2005
Carrozzeria Spider

La Barchetta raccoglie l'eredità delle celebri Spider Fiat e viene prodotta nel decennio a cavallo tra il vecchio ed il nuovo secolo (1995-2005). La base di partenza è la Punto, anche se rispetto allo schema costruttivo della famosa utilitaria la Barchetta ha un passo più corto, nonché assetto e sospensioni più consoni ad una sportiva. Sempre nell'ottica di un aumento delle prestazioni, i tecnici Fiat cercano anche di ridurre il peso eliminando ogni componente superflua. L'auto è spinta da un motore con 16 valvole di 1747 cc da 131 Cv, il primo propulsore dell'azienda torinese a disporre di variatore di fase della distribuzione. Gli allestimenti, dato il tipo di vettura, sono particolarmente ricchi e curati, con dotazioni al top.

1

FOCUS
Il restyling del 2003

A sette anni dal lancio, la Barchetta viene aggiornata nei contenuti stilistici, che tuttavia non vengono stravolti. Le modifiche riguardano soprattutto la parte anteriore, con calandra inedita e nuovo fascione, che incorpora i fari fendinebbia. Anche dietro aria di novità, con linea rialzata e scarico maggiorato. Il tutto nell'intento di conferire alla vettura un aspetto più dinamico.

1. Le linee inconfondibili della Fiat Barchetta, costruita dalla carrozzeria Maggiora di Chivasso
2. L'abitacolo della spider Fiat Barchetta può essere integrato con dotazioni di pregio, come volante e sellerie in pelle

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Prima Serie	1995 - 2003
Restyling	2003 - 2005

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,916
Larghezza ..... m 1,640
Altezza ..... m 1,265

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.060 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1747 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 131 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 200 km/h

PREZZO ..... Lire 33.800.000

Bravo/Brava

Produzione 1995 - 2002
Carrozzeria Berlina

Per sostituire la Tipo, i vertici Fiat decidono di proporre due modelli che hanno in comune la meccanica e la piattaforma costruttiva. In gran parte anche il design, eccezion fatta per la parte posteriore: mentre la Bravo è una compatta a tre porte due volumi e portellone, la Brava di porte ne ha cinque, e al posteriore presenta un accenno di terzo volume. I motori a benzina al lancio sono: il 1.4 da 80 Cv, il 1.6 da 103 Cv, il 1.8 da 113 Cv, tutti a iniezione. Al top di gamma, c'è poi il 2.0 da 147 Cv che equipaggia la Bravo HGT: si tratta dello stesso cinque cilindri sperimentato con successo sulla Lancia K, con doppio albero a camme in testa e variatore di fase, nonché iniezione multipoint Bosch. Sul versante diesel infine, c'è il 1,9 litri nelle sue varie versioni.

1

1. La Bravo, compatta Fiat a due volumi che sostituisce la Tipo
2. La Brava è la variante a tre volumi, anch'essa presentata dalla Fiat nel 1995

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
1.4i, 1.6i, 1.8i	1995 - 1998
2.0i 20V HGT	1995 - 1998
1.9 diesel	1995 - 1997
Restyling 80, 100, 115	1998 - 2002
Restyling 155 HGT	1998 - 2000
Restyling 100 e 105 JTD	1998 - 2000

FOCUS
L'ultima serie

Nel 1998 arriva l'ultima serie della coppia Bravo/Brava, anche se in realtà si tratta più che altro di una ristilizzazione destinata a durare fino all'interruzione della produzione nel 2002. Novità all'esterno, con l'inedita mascherina anteriore ed i cerchi in lega, ma soprattutto all'interno, dove viene rinnovata l'intera strumentazione e offerti di serie il climatizzatore e la radio.

SCHEDA TECNICA - BRAVO

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,187
Larghezza ..... m 1,741
Altezza ..... m 1,413

POSTI 5

PORTE 3/5

PESO ..... 1.040 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1370 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 80 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 170 km/h

PREZZO ..... Lire 22.800.000

Palio/Siena

Produzione Dal 1996
Carrozzeria Berlina - Station wagon

La Palio viene proposta dal 1996 come world car dedicata soprattutto ai Paesi in via di sviluppo, nel Mercosur, in Asia e Africa. Prodotta inizialmente in Brasile, questa compatta a tre o cinque porte viene seguita l'anno successivo dalla versione giardinetta Weekend, da quella a quattro porte e dalla pick up. Al debutto disponibili i motori 1.5 e 1.6 da 76 e 106 Cv, poi seguiti da un 1.2 e un 1.6 per la Weekend. Per quanto riguarda il diesel poi, per la giardinetta è da segnalare l'unità 1.7 a gasolio da 69 Cv. Nel 2000 la gamma Palio subisce un restyling mentre nel 2004 arriva la nuova generazione, che può contare su una vasta scelta di motorizzazioni. Tutte, ovviamente, disponibili anche con la doppia alimentazione benzina/alcol. Nel 2006 le Palio prodotte sono due milioni, in varie fabbriche nel mondo.

1

FOCUS
La Siena

Si tratta della versione a 3 volumi e 4 porte della Palio, che nel 2002 si presenta con un motore 1.0 Fire da 65 Cv, nonché con il 1.4 da 80 Cv con tecnologia Flex, cioè a doppia alimentazione benzina/alcol specifica per il mercato brasiliano. Nella successiva evoluzione il 1.4 diventa Tetrafuel, in grado di utilizzare benzina, etanolo o metano, o una qualsiasi combinazione di questi.

1. La versione a due volumi della Fiat Palio. Questa vettura è molto diffusa nei paesi sudamericani
2. La variante station wagon della Fiat Palio, denominata Weekend

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
1.5i, 1.6i 16V	1996 - 2000
Weekend 65, 75, 100	1997 - 2000
Weekend TD 70, 1.0	1997 - 2000
Restyling	2000 - 2003
Siena	dal 2002
Palio 1.0 e 1.4 8V Flex	dal 2004

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,735
Larghezza ..... m 1,614
Altezza ..... m 1,445

POSTI 5

PORTE 3/5

PESO ..... 925 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1497 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 76 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 165 km/h

PREZZO ..... Lire 17.500.000

Marea

Produzione 1996 - 2003
Carrozzeria Berlina - Station wagon

1. Il frontale della Fiat Marea è sensibilmente differente da quello della Brava
2. La doppia apertura del portellone posteriore della Fiat Marea Weekend facilita l'accesso al bagagliaio al bagagliaio

La Marea è un modello che deriva tecnicamente dalla Brava, ma che rispetto a questa propone i tre volumi "veri", oltre che naturalmente una variante giardinetta Weekend. L'estetica è simile nell'impostazione a quella della Brava, mentre il posteriore è più lungo. Di conseguenza, c'è più spazio per passeggeri e valigie: il bagagliaio infatti ha una capienza di 430 litri, che diventano 500 nella variante familiare. Quanto ai motori, la gamma benzina comprende due quattro cilindri 1.6 e 1.8 da 103 e 113 Cv, e un cinque cilindri 2.0 da 147 Cv. Quanto al diesel, sono disponibili un 1.9 da 75 e 101 Cv, e un 2.4 da 124 Cv. Alla fine del 2000, il parco motori viene aggiornato per ottemperare alle norme Euro 3.

1

FOCUS
La Bipower

La variante ecologica della Marea arriva nel 1997, e propone l'alternativa tra la alimentazione a benzina e quella a metano sul motore 1.6, la cui potenza diminuisce a 92 Cv. Il tipo di alimentazione può essere scelto azionando un apposito interruttore sulla plancia, mentre la capienza del bagagliaio si riduce per la presenza delle bombole per il metano.

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
1.6, 1.8, 2.0	1996 - 1999
Turbodiesel 75, 100, 125	1996 - 1999
Bipower	1997 - 1999
Nuova gamma	2000 - 2003

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,378
Larghezza ..... m 1,741
Altezza ..... m 1,420

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.140 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1581 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 103 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 187 km/h

PREZZO ..... Lire 29.100.000

Seicento - 600

Produzione Dal 1998
Carrozzeria Berlina

La Seicento è la naturale evoluzione della Cinquecento, di cui eredita il pianale e l'intera meccanica. E viene anche costruita nello stesso stabilimento, ovvero l'impianto di produzione polacco di Tichy. Rispetto al modello che la precede, tuttavia, la Seicento è più lunga di una decina di centimetri ed è certamente più curata sia dal punto di vista dei materiali che da quello degli allestimenti. Il motore è il noto 899 cc da 39 Cv, a cui viene affiancato un più performante 1.1 da 54 Cv che va inizialmente ad equipaggiare i più ricchi allestimenti Sporting e Suite. Anche nel caso della Seicento è prevista una versione a trazione completamente elettrica, spinta da un propulsore trifase a corrente alternata sistemato posteriormente sotto la scocca, che sviluppa una potenza di 20 Cv. La vettura ha un'autonomia di circa 90 chilometri, ed il tempo necessario alla ricarica è di otto ore. Il pacco delle batterie al piombo è ingombrante e pesa complessivamente circa 400 chilogrammi ma è sistemato nel tunnel centrale, cosa che permette di ricavare anche due posti dietro nonché un bagagliaio di oneste dimensioni e capienza. Sulla base della Elettra viene sviluppata anche un prototipo a idrogeno con fuel cell. Ritornando alla normale produzione di serie bisogna sottolineare come, dopo una serie di ritocchi estetici subìti nel 2000, la Seicento arriva al secondo restyling del 2004 forte di oltre un milione di esemplari prodotti, testimonianza del gradimento che riscuote nel pubblico. In quell'anno, tuttavia, vengono proposti un nuovo look ed allestimenti inediti, seppur il motore resta l'economico ed affidabile 1.1 da 54 Cv che successivamente diventa Euro 4. Per il suo cinquantesimo compleanno, nel 2005, l'utilitaria dell'azienda torinese riprende la denominazione in cifra, 600 e non più Seicento quindi, e viene ulteriormente aggiornata nei contenuti estetici. Accanto ai miglioramenti nel design, è da segnalare la presenza sul cofano anteriore del logo tondeggiante luogo delle strisce cromate. Non poteva mancare, poi, la serie speciale limitata 50th disponibile in tre tinte pastello, con interni bicolore e scritte Fiat sui sedili, nonché climatizzatore, airbag e radio di serie.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,319
Larghezza ..... m 1,508
Altezza ..... m 1,445

POSTI 5

PORTE 3

PESO ..... 730 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 899 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 39 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 140 km/h

PREZZO ..... Lire 14.550.000

LE VERSIONI

Modello	Produzione
900	1998 - 2000
1.1	1998 - 2004
Elettra	1998 - 2000
Model Year 2004	2004 - 2005
Restyling	dal 2005

1

LA TECNICA

La Seicento Citymatic deve il suo nome alla presenza della frizione automatica. I vantaggi del sistema riguardano la facilità d'uso: la cambiata avviene senza premere il pedale della frizione in quanto la manovra di innesto e disinnesto è effettuata da un motore elettrico attivato da un tasto nel pomolo del cambio.

1. La Fiat Seicento si pone come utilitaria ideale per la città, in virtù di un look sbarazzino e di una lunghezza di poco superiore ai tre metri
2. Una Fiat Seicento nello speciale allestimento Abarth

2

FOCUS
Il prototipo a idrogeno

Questo prototipo a emissioni zero risale al 2001 ed è equipaggiato con celle a combustibile che producono elettricità attraverso l'idrogeno. È la prima vettura a pile a combustibile costruita dalla Fiat, la cui base è la Seicento Elettra, di cui mantiene alcuni componenti.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,319
Larghezza ..... m 1,525
Altezza ..... m 1,443
POSTI 2
PORTE 2
PESO ..... 1.220 kg
MOTORE
Alimentazione ..... idrogeno
Cilindrata ..... nd
Cilindri ..... nd
Potenza ..... 20 Cv
TRAZIONE ..... anteriore
CAMBIO ..... automatico
FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA ..... 100 km/h
PREZZO ..... nd

Multipla

Produzione Dal 1998
Carrozzeria Multispazio

La nuova monovolume Fiat debutta nel 1998. Il nome scelto per l'occasione dai tecnici di Torino, Multipla, non è certo casuale. Il riferimento è proprio all'antesignana del genere multispazio in Italia: quella 600 Multipla progettata dall'ingegner Dante Giacosa e arrivata nel 1956, per certi versi una rivoluzione del concetto stesso di mobilità degli anni Sessanta. Rispetto a quella, la nuova Multipla non ha certo il muso schiacciato e le linee "stiracchiate" in lunghezza, ma il suo design quantomeno originale e senza mezze misure le vale un'esposizione nel 1999 al Museum of Modern Arts di New York. Anche la formula degli interni è innovativa: la Multipla può infatti ospitare fino a sei persone su due file di sedili, ovviamente modulabili così come il bagagliaio, la cui capacità può variare tra i 430 ed i 1.300 litri. Al debutto, la motorizzazione è un 1.6 a benzina da 103 Cv, sostituito nel 2000 da una nuova unità in linea con le normative Euro 3 sull'inquinamento. Quanto al diesel, si punta sull'affidabile 1.9 turbodiesel ad iniezione diretta con sistema common rail, nelle due varianti di potenza da 105 e 110 Cv. Nel 2002 la variante Gpower, a benzina e Gpl, si aggiunge alle Bipower e Blupower (benzina/metano e solo metano), mentre due anni dopo arriva la seconda serie della Multipla. Al salone dell'auto di Ginevra del 2004, infatti, il look di questa monovolume viene aggiornato nelle linee che perdono alcune "estrosità" della prima serie e, soprattutto nel frontale, assomigliano ora molto a quelle della compatta Idea. Il parco motori prevede i noti 1.6 benzina 16V (103 Cv) e 1.9 diesel JTD (116 Cv), affiancati dal 1.9 Multijet a gasolio di nuova generazione da 120 Cv. La versione Natural Power a metano, inoltre, prende il posto di quella Bipower, confermando la scelta dei vertici dell'azienda di puntare sulla doppia alimentazione. Nel 2006 è poi tempo di un ulteriore aggiornamento stilistico, che avvicina (per quanto possibile) sempre di più le fattezze della Multipla a quelle del resto della famiglia Fiat: la nuova calandra riprende infatti nello stile la forma e le proporzioni di altre monovolume della Casa torinese, Idea in primis. Le motorizzazioni, infine, rimangono le stesse sia per quanto riguarda le unità a benzina che quelle a gasolio.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,994
Larghezza ..... m 1,871
Altezza ..... m 1,670
POSTI 6
PORTE 5
PESO ..... 1.225 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1581 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 103 Cv
TRAZIONE ..... anteriore
CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA ..... 170 km/h
PREZZO ..... Lire 30.042.000

LE VERSIONI

Modello	Produzione
100 16V, 105, 110 JTD	1998 - 2002
Bluepower, Bipower	1998 - 2002
Ibrida	1998
1.6 16V Cat, Nat Power	2002 - 2004
II Serie	2004 - 2005
1.6 16V, 1.9 JTD, 1.9 MJT	2004 - 2005
Restyling	dal 2006
Multieco	dal 2006

1

LA TECNICA

La Multipla Multieco debutta al salone dell'auto di Parigi del 2006, e nasce dall'esperienza Fiat in Brasile nei motori con diversi tipi di carburante. In particolare quest'auto sfrutta la tecnologia Tetra-fuel, che mette insieme l'alimentazione a benzina, quella mista benzina/etanolo, e quella a metano.

1. Una Fiat Multipla ultima serie, con frontale molto simile a quello della Fiat Idea
2. La prima Fiat Multipla ha un design così originale, da essere esposta nel 1999 al Museum of Modern Arts di New York

2

FOCUS
La Hybrid Power

Nel 2000 viene presentato il prototipo di Multipla ibrida, con motore termico 1.6 da 103 Cv, affiancato da uno elettrico da 41 Cv. Sono tre le modalità di funzionamento: solo elettrica, elettrica con motore termico che ricarica gli accumulatori, e ibrida.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,050
Larghezza ..... m 1,050
Altezza ..... m 1,050
POSTI 5
PORTE 5
PESO ..... 1.850 kg

MOTORE TERMICO
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata/cilindri 1581 cc/4
Potenza ..... 103 Cv

MOTORE ELETTRICO
Potenza ..... 30 kw
TRAZIONE ..... anteriore
CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore/Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 155 km/h
PREZZO ..... nd

Doblò

Produzione Dal 2000
Carrozzeria Multispazio

Il Doblò è una di quelle vetture che risponde a diverse definizioni ed esigenze: monovolume versatile, veicolo commerciale o da lavoro, e più genericamente multispazio adatto agli impieghi più disparati. Anche perché il punto forte di questo modello, oltre allo spazio, è la sua modularità: il bagagliaio passa senza problemi da 750 a 3.000 litri di capienza, semplicemente abbattendo il divano posteriore. Il Doblò arriva nel 2000 con due motorizzazioni: un 1.2 benzina da 65 Cv ed un 1.9 a gasolio da 63 Cv, a cui nel 2002 si aggiunge un 1.6 benzina da 103 Cv. La seconda serie debutta nel 2005, e oltre a proporre aggiornamenti stilistici e interni più curati porta in dote un 1.4 benzina da 92 Cv, nonchè i due Multijet a gasolio 1.3 da 85 Cv e 1.9 nelle due varianti di potenza da 105 e 120 Cv.

1

1. Il Fiat Doblò può contare su porte posteriori con apertura a scorrimento
2. Sul frontale del Doblò spicca l'ampia calandra con il logo Fiat al centro

2

NATURAL POWER

FOCUS
Le versioni "pulite"

Non mancano nell'offerta Doblò varianti dai costi di gestione contenuti e dalle emissioni ridotte. Risale al 2002 la prima versione Bipower (benzina e metano), poi sostituita nel 2004 da quella Natural Power, che viene riproposta anche nella seconda serie. Il denominatore comune di queste versioni è il motore 1.6 sedici valvole da 103 Cv, con doppia alimentazione.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	2000 - 2005
II Serie	dal 2006

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,159
Larghezza ..... m 1,714
Altezza ..... m 1,800

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.220 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1242 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 65 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 142 km/h

PREZZO ..... Lire 23.700.000

Stilo

Produzione 2001 - 2008
Carrozzeria Berlina - Station wagon

L'erede delle Bravo/a arriva nel 2001, forte di un progetto totalmente nuovo e soprattutto in grado, nelle speranze (poi disattese) dei vertici Fiat, di intaccare la supremazia continentale della Volkswagen Golf nel segmento delle medie compatte. Inizialmente i motori a disposizione sono i 1.6, 1.8 e 1.2 a benzina, affiancati dal top di gamma 2.4 a iniezione da 170 Cv abbinato ad un cambio sequenziale Selespeed a 5 marce. Per quanto riguarda il diesel, da segnalare il 1.9 nelle varianti di potenza da 80 e 116 Cv (poi 120 e 150 Cv). Nel 2002 arriva anche la versione familiare Multiwagon, mentre nel 2004 e nel 2006 la gamma viene aggiornata nello stile e nei contenuti tecnici. Ciò nonostante, e sebbene le vendite sul mercato italiano siano discrete, la Stilo non ha le carte in regola per imporsi in Europa ed esce di produzione nel 2008.

1

FOCUS
La Uproad

L'ultima variante di Stilo Multiwagon proposta dalla Fiat si chiama Uproad, e arriva nel 2006. Si tratta di una giardinetta in serie limitata proposta col motore diesel 1.9 da 120 o 150 Cv, che dal punto di vista stilistico si ispira vagamente a una Sport Utility: scudi di protezione nei paraurti, cerchi da 17", pneumatici grandi e barre sul tetto, ma nessuna traccia di trazione integrale.

1. Nel 2001 la Fiat Stilo si propone come alternativa italiana nel segmento delle medie
2. Il design della Fiat Stilo è molto compatto, specialmente al posteriore

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
1.6 16V, 1.8 16V, 1.2 16V	2001 - 2003
2.4 20V Selespeed Abarth	2001 - 2003
1.9 JTD	2001 - 2003
Multiwagon	2002 - 2005
Model Year 2004	2004 - 2005
Model Year 2006	2006 - 2008

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,182
Larghezza ..... m 1,784
Altezza ..... m 1,475

POSTI 5

PORTE 3/5

PESO ..... 1.240 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1747 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 133 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 202 km/h

PREZZO ..... Lire 35.668.000

Nuova Panda

Produzione Dal 2003
Carrozzeria Berlina

La Nuova Panda, che manda in pensione la vecchia dopo oltre vent'anni, viene presentata al salone dell'auto di Ginevra del 2003 col nome di Gingo. Tuttavia tale denominazione viene poco dopo abbandonata dai vertici Fiat in favore di un ritorno al più classico nome Panda, per timore di un contenzioso coi francesi della Renault che ritengono Gingo un appellativo troppo simile a quello della loro piccola monovolume Twingo. Le linee della Nuova Panda sono senza dubbio fresche e di rottura rispetto a quelle del vecchio modello, ricordando per certi versi quelle di un mini Sport Utility Vehicle. È anche per questo che la vettura comincia a riscuotere simpatie tra i più giovani, fin dal momento del suo arrivo. Da non trascurare, poi, lo spazio e la versatilità che questo tipo di architettura alta consente. Al debutto sono disponibili due motori benzina 1.1 e 1.2, rispettivamente da 54 e 60 Cv, ai quali nel 2004 si aggiunge il noto e affidabile turbodiesel 1.3 Multijet da 69 Cv che l'anno successivo viene reso disponibile anche sulla versione 4x4. Quest'ultima, dotata di trazione integrale che si inserisce automaticamente, si distingue per le barre sul tetto e i paraurti in tinta con la carrozzeria. In particolare, l'allestimento top della 4x4 arriva nel 2006 e si chiama Cross: cambiano i paraurti, la calandra e i fari, mentre l'abbinamento è con il propulsore a gasolio 1.3 MJT da 70 Cv. Esiste poi una versione molto più esclusiva e prestazionale della Panda, quella dedicata ai Rally: sulla scia delle carriere agonistiche di Punto e Stilo, anche per l'ultima arrivata è previsto un allestimento speciale (dal costo di 50.000 euro) destinato alle competizioni, che può contare su un motore 1.2 da 130 Cv abbinato ad un cambio a sei marce ma soprattutto ad un kit completo per l'impiego sportivo. Sempre per rimanere fedele alle abitudini di casa Fiat, non possono mancare versioni a metano e gpl, basate entrambe sul motore 1.2 a benzina che per l'occasione beneficia della doppia alimentazione a gas. Ma l'impegno ecosostenibile della citycar Fiat non si esaurisce qui: da segnalare, infatti, i prototipi Multieco, dotato di doppia alimentazione (benzina/metano, in futuro anche idrogeno) e costruito con materiali riciclabili, e Hydrogen, equipaggiato con celle di combustibile e alimentato a idrogeno, con emissioni zero.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,538
Larghezza ..... m 1,578
Altezza ..... m 1,540

POSTI 4

PORTE 3/5

PESO ..... 840 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1108 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 54 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 150 km/h

PREZZO ..... Euro 8.100

LE VERSIONI

Modello	Produzione
1.1, 1.2	dal 2003
1.2 4x4	dal 2004
1.3 MJT 16V	dal 2004
100 HP, Cross	dal 2006
Natural Power	dal 2007
GPL	dal 2008

LA TECNICA

La Panda Aria debutta al salone di Francoforte del 2007 con diverse tecnologie per la mobilità sostenibile. Il motore è un bicilindrico turbo di 900 cc e controllo elettronico delle valvole di aspirazione Multiair: con la doppia alimentazione benzina/metano, le emissioni sono di soli 69 grammi al chilometro di Co2.

1. Le linee della nuova Fiat Panda, disegnate dal centro stile Bertone
2. La Fiat Panda Cross, con trazione integrale e dotazioni da top di gamma

FOCUS
La Panda 100 HP

La prima versione sportiva della famiglia Panda arriva nel 2006. Ha un look più aggressivo rispetto a quella d'ordinanza, ed è equipaggiata con un 1.4 16 valvole bialbero da 100 Cv, che la spinge alla velocità massima di oltre 185 chilometri orari.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,538
Larghezza ..... m 1,589
Altezza ..... m 1,578
POSTI 4
PORTE 5
PESO ..... 900 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1368 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 101 Cv
TRAZIONE ..... anteriore
CAMBIO ..... 6 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 185 km/h
PREZZO ..... Euro 13.550

Idea

Produzione Dal 2003
Carrozzeria Multispazio

La Idea è una Mpv (Multi Purpose Vehicle) costruita nello stabilimento torinese di Mirafiori sulla base della terza generazione della Punto, da cui i tecnici Fiat partono per poi adattare misure e ingombri alle proporzioni classiche di una monovolume. Al debutto sono disponibili tre motorizzazioni a benzina: il 1.4, nelle due varianti a 16 e 8 valvole con 95 ed 80 Cv rispettivamente, ed il 1.2 16V da 77 Cv. In verità si può scegliere anche tra due unità a gasolio commonrail, entrambe Multijet: il prestazionale 1.9 da 101 Cv e l'economico 1.3 16V da 69 Cv. Quest'ultimo, dal 2007, può essere equipaggiato con filtro anti particolato e guadagna in potenza, che diventa di 90 Cv. Quanto al design, nel 2005 la vettura si sottopone ad alcuni ritocchi stilistici che la avvicinano al look del resto della famiglia Fiat, specie nel frontale.

1

FOCUS
La Cinque Terre

La Cinque Terre è un prototipo presentato dalla Fiat al salone di Ginevra del 2004, che abbina il design imponente di uno Sport Utility, con linee solide e robuste, allo spazio ed alla versatilità di un van. Dal punto di vista della tecnica, quest'auto parte dall'impostazione del modello normale e vi aggiunge la trazione integrale nonché gli organi meccanici ad essa dedicati.

1. Le linee della Fiat Idea sono quelle classiche di una monovolume di piccole dimensioni
2. Gli interni della Fiat Idea, comodi e spaziosi, come ci si aspetta da una monovolume

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
1.4 16V, 1.4 8V, 1.2 16V	2003 - 2006
1.3 MJT 16V, 1.9 MJT	2003 - 2006
1.3 MJT 16V da 90 Cv	dal 2007

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,930
Larghezza ..... m 1,698
Altezza ..... m 1,660

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.155 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1368 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 95 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 175 km/h

PREZZO ..... Euro 16.200

Nuova Croma

Produzione Dal 2005
Carrozzeria Station wagon

La nuova Croma arriva a vent'anni di distanza dall'arrivo del vecchio modello, ed è figlia della collaborazione tecnico-strategica con la General Motors. Nasce infatti negli stabilimenti di Cassino con piattaforma e meccanica in comune con Opel Vectra e Saab 9-5 (marchi appartenenti all'orbita GM), ma rispetto a questa può vantare un design tutto italiano, poiché esce dalla matita di Giorgetto Giugiaro. L'architettura è a metà strada tra una wagon e una monovolume: della prima, la nuova Croma mantiene le linee, della seconda invece l'abitabilità e la modularità degli spazi. Sul versante motori, sono disponibili al debutto due unità a benzina: un 1.8 da 140 Cv e un 2.2 da 147 Cv, quest'ultimo in abbinamento opzionale a un cambio automatico in alternativa a quello meccanico.

1

1. Pur trattandosi di una station wagon, la nuova Fiat Croma ha un design particolarmente dinamico
2. Il bagagliaio della nuova Fiat Croma è ampio e modulabile, con sedili posteriori abbattibili

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
1.8 Mpi 16V, 2.2 Mpi 16V	dal 2005
1.9 8/16V e 2.4 20V MJT	dal 2005
Restyling	2007

FOCUS
I motori diesel

Senza dubbio più vasta è l'offerta di motori diesel, anche in considerazione del fatto che in questo segmento sono gli anni del boom per il gasolio. Al 1.9 Multijet nelle due varianti di potenza da 120 (8 valvole) e 150 (16 valvole) Cv con cambio manuale, viene affiancato il top di gamma 2.4 Multijet 20 valvole da 200 Cv, abbinato a un cambio automatico-sequenziale a sei rapporti.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,756
Larghezza ..... m 1,775
Altezza ..... m 1,597

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.900 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1796 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 140 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 200 km/h

PREZZO ..... Euro 22.100

Grande Punto

Produzione Dal 2005
Carrozzeria Berlina

La Grande Punto arriva nel 2005, ed è la nuova proposta Fiat nel segmento B delle citycar. È realizzata anch'essa nell'ambito della collaborazione con la General Motors: la Grande Punto condivide infatti il pianale con la Opel Corsa. Commercialmente quest'auto non sostituisce il vecchio modello, la Punto, ma ne affianca la terza ed ultima serie per rafforzare l'offerta dell'azienda torinese in una fetta di mercato potenzialmente molto proficua per le vendite. Senza dimenticare che la Punto è commercializzata in oltre sei milioni di pezzi, per cui sarebbe strategicamente rischioso privarsi completamente di una tale best seller. La nuova arrivata, comunque, se ne differenzia nettamente a livello di estetica: è ancora sviluppata dalla Italdesign di Giugiaro in collaborazione col Centro Stile Fiat, con il risultato di avere linee più attuali e dinamiche in grado di fare breccia anche tra gli automobilisti più giovani. L'aggettivo Grande è usato non a caso: rispetto al modello precedente la lunghezza cresce di quasi 20 centimetri, raggiungendo i 4,03 metri e permettendo all'auto di proporsi anche come seria alternativa per la categoria superiore, quella delle medie compatte. Anche perché le dotazioni di sicurezza, sia attiva che passiva, sono ai massimi livelli: Abs, ESP, antislittamento ASR/MSR, assistenza alla frenata d'emergenza e alla partenza in salita. Al debutto, sono disponibili due motori a benzina, entrambi a 8 valvole: un 1.2 ed un 1.4, rispettivamente da 65 e 77 Cv. Sul versante diesel, la Fiat propone lo stato dell'arte della propria tecnologia common rail: il 1.3 ed il 1.9 Multijet, entrambi offerti in due varianti di potenza. Il più piccolo è infatti disponibile con 75 o 90 Cv, mentre il più grande con 120 oppure 130 Cv. Da segnalare che queste versioni con motore a gasolio sono riconoscibili dal logo Multijet che campeggia sulla calandra anteriore. Dal 2006 l'offerta viene arricchita con un brillante 1.4 benzina da 95 Cv, e per i nostalgici delle competizioni motoristiche nel 2007 c'è la rinascita del glorioso marchio Abarth, che campeggia anche sulla Grande Punto: prima in quella da competizione destinata ad affrontare il Campionato Italiano Rally, e in seguito con la disponibilità delle versioni Abarth stradali, con motore 1,4 litri turbo da 150 Cv fino ai 180 Cv della versione Kit.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,030
Larghezza ..... m 1,687
Altezza ..... m 1,490
POSTI 4/5
PORTE 3/5
PESO ..... 1.015 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1242 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 65 Cv
TRAZIONE ..... anteriore
CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA ..... 155 km/h
PREZZO ..... Euro 11.260

LE VERSIONI

Modello	Produzione
1.2 8V, 1.4 8V	dal 2005
1.3 MJT, 1.9 MJT	dal 2005
1.4 16V	dal 2006
Abarth	dal 2007

LA TECNICA

Il 1.4 Starjet benzina 16V da 95 Cv è un bialbero con quattro valvole per cilindro tecnicamente molto interessante: è dotato infatti di un sistema di turbolenza variabile in camera di combustione il cui fulcro è un collettore di aspirazione con parzializzatore dei condotti, associato ad un variatore di fase. Il tutto gestito elettronicamente.

1

1. Il design del frontale della Grande Punto è dinamico e attuale, in linea con il nuovo corso estetico Fiat
2. Un particolare dello sportello di una Grande Punto: la Fiat dedica molta attenzione ai dettagli, anche degli interni

2

FOCUS
La Punto Evo

Nel 2009 debutta la Punto Evo, l'evoluzione della Grande Punto. Ha un motore 1.4 da 103 Cv dotato dell'ultima tecnologia Multiair, che ne fa un punto di riferimento per prestazioni, consumi e mobilità sostenibile: le emissioni di Co2 sono infatti contenute entro i 134 g/km.

DIMENSIONI	
Lunghezza	m 4,060
Larghezza	m 1,690
Altezza	m 1,490
POSTI	5
PORTE	3-5
PESO	1.060 kg
MOTORE	
Alimentazione	benzina
Cilindrata	1368 cc
Cilindri	4
Potenza	103 Cv
TRAZIONE	anteriore
CAMBIO	6 marce
FRENI	
Anteriore	a disco
Posteriore	a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA	185 km/h
PREZZO	Euro 15.600

Sedici

Produzione Dal 2006
Carrozzeria Suv

Con l'arrivo della Sedici, la Fiat dimostra una buona dosa di lungimiranza e di conoscenza del mercato italiano. È infatti il periodo del boom per i Suv, e non disponendo l'azienda italiana di un progetto proprio per auto del genere, si appoggia ai giapponesi della Suzuki. Crea con loro una joint venture il cui risultato è la nascita di due auto gemelle: la Suzuki SX4 e la sua omologa in "salsa" italiana, la Sedici appunto, costruite entrambe nello stabilimento ungherese di Esztergom. L'estetica è l'unico elemento in cui esiste una certa differenziazione tra i due modelli. Quella della Sedici è curata a quattro mani dal Centro stile Fiat e dall'Italdesign di Giugiaro, che propongono linee dinamiche e robuste allo stesso tempo. Per quanto riguarda la meccanica, da segnalare il sistema di trazione integrale con giunto-ripartitore centrale che consente tre opzioni: 2WD, Auto e Lock. Per l'esordio della Fiat nel segmento dei Suv compatti c'è anche molta attenzione sul versante delle motorizzazioni scelte: il propulsore 1.6 a benzina, di produzione Suzuki, è dotato di fasatura variabile e sviluppa una potenza di 107 Cv, mentre il diesel è l'italianissimo 1.9 Multijet 8V da 120 Cv. Inizialmente disponibile con la trazione integrale, dal maggio del 2008 la Sedici viene anche proposta nella versione a due sole ruote motrici con prezzo inferiore di circa 2.000 euro rispetto a quella precedente. Nel 2009, poi, la gamma beneficia di alcuni ritocchi estetici che la avvicinano al nuovo *family feeling* Fiat inaugurato con modelli quali Grande Punto e Bravo: questo Suv dalle dimensioni contenute diviene così ancor più glamour e per certi versi agile nel traffico cittadino, non rinnegando tuttavia la propria vocazione all'off-road. Ma la novità sta anche sul versante dei motori, per l'occasione rinnovato: il vecchio 1.6 benzina viene sostituito da un'unità della stessa cilindrata, ma che sviluppa ben 13 Cv in più di potenza (ora sono 120 in totale), mentre sul fronte gasolio c'è la novità del 2.0 Multijet da 135 Cv che aumenta le prestazioni e diminuisce allo stesso tempo consumi ed emissioni. Entrambi i nuovi propulsori sono omologati Euro 5, e sono disponibili sia sulla versione 4x2 che su quella 4x4.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,115
Larghezza ..... m 1,755
Altezza ..... m 1,620
POSTI 5
PORTE 5
PESO ..... 1.250 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1586 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 107 Cv
TRAZIONE ..... integrale
CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA ..... 170 km/h
PREZZO ..... Euro 19.120

LE VERSIONI

Modello	Produzione
1.6 16V	2006 - 2009
1.9 MJT	dal 2006
Gamma 4x2	dal 2008
Restyling	dal 2009
1.6 16 V 120 Cv	dal 2009
2.0 MJT	dal 2009

2

3

1

1. Per la Fiat Sedici Giugiaro sceglie linee dinamiche, ma allo stesso tempo muscolose
2. La coda della Fiat Sedici è rialzata e dotata di protezioni sottoscocca
3. Un dettaglio del logo sul portellone posteriore della Fiat Sedici

LA TECNICA

Il sistema di trazione integrale con differenziale centrale consente tre opzioni: 2WD, Auto e Lock. La prima è la modalità a due sole ruote motrici, mentre la seconda consente di trasferire parte della coppia anche all'asse posteriore. La terza comporta il bloccaggio del ripartitore e collega rigidamente i due assali.

FOCUS
La 2.0 Multijet 4x4

Il 2 litri da 135 Cv a gasolio (naturale evoluzione del 1.9 Multijet), a fronte di un incremento di coppia e di potenza, mantiene contenuti il livello dei consumi (4,6 litri per 100 chilometri nel ciclo misto) e quello delle emissioni (142 grammi al chilometro) anche nella versione a trazione integrale.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,115
Larghezza ..... m 1,755
Altezza ..... m 1,620
POSTI 5
PORTE 5
PESO ..... 1.370 kg

MOTORE
Alimentazione ..... gasolio
Cilindrata ..... 1956 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 135 Cv
TRAZIONE ..... integrale
CAMBIO ..... 6 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 180 km/h
PREZZO ..... Euro 23.350

Bravo

Produzione Dal 2007
Carrozzeria Berlina

La nuova Bravo arriva nel 2007, e riprende il nome dalla compatta messa sul mercato nel 1995 insieme alla sua omologa a due volumi e mezzo, la Brava. Dal punto di vista stilistico, è evidente il tentativo di uniformare il design della nuova arrivata a quello della *nouvelle vague* Fiat sulla scia dei canoni estetici introdotti con la Grande Punto: linee fresche e filanti con muso basso e coda alta, che assomigliano molto a quelle di una coupé e accentuano la vocazione sportiva della vettura, che trova anche riscontro pratico nel comportamento su strada. I tecnici della Casa torinese puntano infatti molto sull'appeal, tentando di conquistare un'utenza più giovane. Una curiosità da segnalare è la comparsa al centro della calandra del nuovo logo Fiat in rosso completamente ristilizzato e che fa il suo esordio proprio in questo modello. Tecnicamente, il nuovo modello mutua il pianale e alcune componenti meccaniche dalla Stilo, di cui è deputata a raccogliere l'eredità nel segmento delle medie a due volumi. Tra i suoi punti di forza, oltre al design, la Bravo può vantare un'abitabilità ai vertici della categoria, anche in virtù di un passo di 2,6 metri e alla scelta di proporre solo l'allestimento a cinque porte. Al debutto è disponibile il 1.4 16 valvole a benzina da 90 Cv, presto seguito dal primo di una famiglia di motori turbo prodotti nello stabilimento Fiat Powertrain di Termoli, dalla cilindrata contenuta e dalle alte prestazioni: il 1.4 16 valvole T-Jet inizialmente nella più potente variante da 150 Cv, a cui dopo qualche mese si aggiunge quella meno pretenziosa, da 120 Cv. Sul versante diesel, la scelta cade sull'affidabile e performante 1.9 Multijet (abbinato a cambi a 5 o 6 marce) nelle due versioni da 8 e 16 valvole, rispettivamente da 120 e 150 Cv, unità che viene prima affiancata e poi progressivamente sostituita a partire dal 2008 dalla nuova famiglia di common rail Multijet: il 1.6 (da 105 e 120 Cv) e infine il 2.0 da 165 Cv. Non mancano infine accessori tecnologici di ultima generazione: tra questi il sistema Blue&Me, che abbina il vivavoce bluetooth, il lettore di file audio e il navigatore satellitare con mappe scaricabili anche da pen drive.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,336
Larghezza ..... m 1,792
Altezza ..... m 1,498

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.320 kg

MOTORE
Alimentazione ..... gasolio
Cilindrata ..... 1910 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 120 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 194 km/h

PREZZO ..... Euro 19.150

LA TECNICA

Il T-Jet è la versione turbocompressa del 1.4 benzina, ed è disponibile nelle due varianti di potenza da 120 e 150 Cv. È il primo di una famiglia di motori sovralimentati di bassa cilindrata che hanno il vantaggio di essere più piccoli, economici e silenziosi di quelli aspirati di grossa cubatura, pur non avendo nulla da invidiare a questi quanto a prestazioni.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
1.4 16V, 1.4 16V T-Jet	dal 2007
1.9 MJT 8V, 1.9 MJT 16V	2007 - 2008
1.6 MJT	dal 2008
2.0 MJT 16V	dal 2008

1

1. La marcia in più della Fiat Bravo, oltre ai motori e all'abitabilità, è il design fresco e sportivo
2. Il cruscotto della nuova Fiat Bravo, con sistema Blue&Me, che integra vivavoce bluetooth, lettore file audio e Gps

2

FOCUS
I nuovi Multijet

Nel 2008 debuttano sulla Bravo i nuovi diesel Multijet 1.6 e 2.0, il primo nelle due varianti di potenza da 105 e 120 Cv mentre il secondo da 165 Cv. Questi motori sono tutti equipaggiati con filtro anti particolato e rispettano la normativa Euro 5 sulle emissioni.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,434
Larghezza ..... m 1,179
Altezza ..... m 1,500
POSTI 5
PORTE 5
PESO ..... 1.320 kg

MOTORE
Alimentazione ..... gasolio
Cilindrata ..... 1598 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 105 Cv
TRAZIONE ..... anteriore
CAMBIO ..... 6 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 187 km/h
PREZZO ..... Euro 19.000

500

Produzione Dal 2007
Carrozzeria Berlina - Cabriolet

Nel luglio 2007, preceduta da un battage pubblicitario senza pari e degno dei più importanti modelli Fiat, arriva l'erede dell'utilitaria che negli anni Sessanta contribuisce a motorizzare l'Italia: la 500. La data scelta per il lancio, il 4 luglio 2007, non è casuale: esattamente 50 anni prima, il 4 luglio del 1957, l'ingegner Dante Giacosa presenta la sua "creatura", probabilmente inconsapevole dei successi che avrebbe mietuto nella sua lunga carriera. E il mese di luglio dev'essere proprio nel destino della piccola di casa Fiat, dal momento che segna anche il debutto delle versioni successive, dalla sportiva Abarth del 2008 alla Cabrio del 2009. E se la Casa torinese è senza dubbio conservativa riguardo alle date, dimostra parimenti di esserlo nello stile della nuova 500 anche se sarebbe stato difficile discostarsi troppo dal design inconfondibilmente "bombato" del modello originale. Eppure il risultato è un'auto moderna, che reinterpreta i temi di quella del passato con intuizioni felici, a cominciare dal classico profilo del padiglione. Al lancio l'utilitaria Fiat viene proposta con due motorizzazioni a benzina a 8 e 16 valvole: si tratta del 1.2 da 69 Cv e del 1.4 da 100 Cv. L'offerta diesel comprende invece il 1.3 Multijet nella versione meno potente, quella da 75 Cv, dotata anche di filtro anti particolato. Da sottolineare in chiave di eco sostenibilità che per abbassare ulteriormente il livello di emissioni la gamma 500 può disporre anche del sistema Start&Stop, che gestisce lo spegnimento temporaneo del motore e il suo riavvio. Nel 2008 arriva anche la versione sportiva firmata Abarth, equipaggiata con un 1.4 turbo da 135 Cv, che diventano 160 grazie al kit Super Sport e addirittura 200 nell'allestimento speciale e da pista per il campionato monomarca. Nel luglio del 2009 debutta poi un'altra rivisitazione in chiave moderna di un classico come la versione cabriolet: la 500 C. E infatti, proprio come il modello che tanti anni orsono la precede, anche la 500 C può contare sul tradizionale tetto apribile in tela, anche se il meccanismo di azionamento è moderno e attivato da un comando elettrico. Non mancano poi soluzioni tecniche raffinate, come il lunotto in vetro e il terzo stop incorporato nella capote stessa. Anche la cabrio, infine, è dotata della funzione Start&Stop.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,550
Larghezza ..... m 1,630
Altezza ..... m 1,490

POSTI 4

PORTE 3

PESO ..... 865 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1242 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 69 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 160 km/h

PREZZO ..... Euro 11.100

LE VERSIONI

Modello	Produzione
1.2 8V, 1.4 16V	dal 2007
1.3 MJT	dal 2007
500 Abarth	dal 2008
500 C	dal 2009

LA TECNICA

Il punto nevralgico di ogni cabriolet è sempre la capote. Quella della 500 C dispone di cinematismi sofisticati azionabili tramite comandi elettronici. C'è poi un sistema altrettanto complesso di apertura a parallelogramma che permette di mantenere capienza e accessibilità al bagagliaio anche a vettura scoperta.

2

3

1. La Fiat 500 ripropone il design unico e sbarazzino del modello di 50 anni prima
2. Il quadro strumenti della Fiat 500 è formato da un unico elemento centrale, e sulle versioni più accessoriate ci sono anche i comandi al volante
3. Un dettaglio del pomello del cambio della Fiat 500
4. Sulla Fiat 500 sono previsti vani portaoggetti anche all'interno dei sedili anteriori

4

FOCUS

La 500 Abarth

La variante prestazionale della 500 arriva a un anno dal debutto e, oltre che su un assetto sportivo, può contare sul motore 1.4 T-Jet benzina 16V portato a 135 Cv. A richiesta è disponibile il kit SS (Super Sport), che porta la potenza a 160 Cv.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,555
Larghezza ..... m 1,630
Altezza ..... m 1,490
POSTI 4
PORTE 3
PESO ..... 920 kg
MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1368 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 135 Cv
TRAZIONE ..... anteriore
CAMBIO ..... 6 marce
FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 205 km/h
PREZZO ..... Euro 18.500

Linea

Produzione Dal 2007
Carrozzeria Berlina

La Linea è il risultato di una strategia di internazionalizzazione messa a punto dalla Fiat, per la conquista dei mercati mondiali emergenti. Si tratta di una berlina quattro porte e tre volumi poco più lunga di quattro metri e mezzo, che al debutto nel 2007 si presenta con tre motorizzazioni: un 1.4 benzina 8 valvole da 77 Cv e la sua variante turbo 16 valvole T-Jet da 120 Cv, più il noto 1.3 a gasolio Multijet da 90 Cv. Disegnata dal Centro Stile Fiat, quest'auto è sviluppata su una piattaforma derivata da quella della Punto e con gli equipaggiamenti mirati alle esigenze dei vari mercati dove le berline tradizionali sono ancora i modelli preferiti. Si tratta quindi di una autentica world car costruita solo all'estero; la produzione inizia in Turchia, negli impianti Tofas e poi anche in Cina, Brasile, India e Russia.

1

FOCUS
La Flexifuel

Trovando spazio soprattutto nei mercati del Mercosur ed in particolare in quello brasiliano, non può mancare una versione Flexifuel della Linea. In particolare, questi modelli sono equipaggiati da un motore 1.9 16 valvole da 127 Cv e prendono la denominazione di LX 1.9 16V ed LX 1.9 16V Dualogic. Il prezzo d'attacco nel 2010 è di 53.990 Reais, che equivale a circa 20mila euro.

1. Il frontale della Linea ricorda molto quello di altri modelli Fiat, come ad esempio la nuova Croma
2. L'impostazione della Fiat Linea è quella della berlina a tre volumi di concezione classica, preferita nei mercati emergenti

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
1.4 8V, 1.4 16V T-Jet	dal 2007
1.3 MJT 16V	dal 2007
1.9 16V, 1.9 16V Dualogic	dal 2009

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,560
Larghezza ..... m 1,730
Altezza ..... m 1,494

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.160 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1368 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 77 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 170 km/h

PREZZO ..... Euro 13.000

Qubo

Produzione Dal 2008
Carrozzeria Multispazio

La Qubo arriva in commercio a fine 2008, e viene presentata dalla Fiat come variante "versatile" del Fiorino. Andando oltre il tradizionale concetto di Mpv, infatti, questa multispazio sembra avere nella funzionalità e nella flessibilità d'utilizzo le proprie caratteristiche principali. Ha infatti le dimensioni di una citycar, coi suoi quasi 4 metri di lunghezza, ma anche la possibilità di carico di una monovolume, in virtù di un bagagliaio che può andare da 0,3 a 2,5 metri cubi di capienza grazie alla possibilità di variare la disposizione dei sedili. Al debutto la Qubo si presenta con due motori: il 1.4 benzina da 8 valvole e 73 Cv, ed il 1.3 MJT a gasolio da 78 Cv (abbinabile anche ad un cambio robottizzato a sei marce), che con il filtro anti particolato limita le emissioni di Co2 a 119 grammi al chilometro.

1

1. La Fiat Qubo, in commercio dalla fine del 2008
2. L'ampio bagagliaio della Fiat Qubo che varia da 0,3 a 2,5 metri cubi di capienza, grazie alla possibilità di abbattere i sedili

FOCUS
Interni modulari

La facilità d'accesso è garantita dalle due porte laterali posteriori scorrevoli, ma la vera flessibilità dell'auto sta tutta nell'abitacolo: è infatti capace di offrire fino a sedici diverse configurazioni, per soddisfare svariate esigenze di mobilità. Come optional è anche disponibile un sedile passeggero anteriore che può essere ripiegato a tavolino, permettendo di ospitare oggetti lunghi fino a 2,5 metri.

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
1.4 8V	dal 2008
1.3 MJT	dal 2008

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,959
Larghezza ..... m 1,716
Altezza ..... m 1,735

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.255 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1368 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 78 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 155 km/h

PREZZO ..... Euro 12.900

Fides

Roma
Italia
1905 - 1911

Tutto inizia quando nasce, a Roma, nel 1905, la Società Fides-Fabbrica Automobili Marca Brasier; a finanziare il progetto un gruppo di romani e la Société des Anciens Établissements Georges Richard.
Mentre la sede legale è situata a Roma, le officine si trovano a Torino, dove soprattutto nei primi anni la produzione è concentrata sulla costruzione di vetture francesi progettate da Henry Brasier. A motivare questa scelta il fatto che agli inizi del Novecento sono proprio le auto francesi ad avere un maggiore successo in fatto di vendite poiché presentano delle interessanti innovazioni.
Le auto con marchio Fides, però, non riscuotono il successo sperato. Nemmeno la partecipazione della Casa italiana al salone di Torino nel 1906 e nel 1907 serve a migliorare la situazione in fatto di vendite.
La società decide di dare una svolta alla situazione diventata già precaria. Nel 1908 come direttore tecnico, subentra nel consiglio di amministrazione della Fides l'ingegnere Giovanni Enrico, con alle spalle un'importante esperienza alla Fiat dal 1901 al 1907. La Casa automobilistica non può beneficiare appieno dell'aiuto di Enrico che muore appena un anno dopo, nel 1909.
La ragione sociale cambia quindi nome e si trasforma in Fides Fabbrica Automobili Brevetti Enrico, nello stesso anno si sospende la produzione delle vetture Brasier ed è la volta di importanti novità come il cambio oleodinamico, ideato dallo stesso Enrico.
Gli affari, però, continuano a non andare bene e così nel 1911 la Fides viene posta in liquidazione e lo stabilimento torinese viene rilevato dalla Lancia.

Una Fides del 1909. La produzione del marchio italiano si aggira intorno ai trecento esemplari

Fisher

Gran Bretagna
2002

Il fiore all'occhiello di questa Casa automobilistica inglese è la Fury, auto sportiva biposto lanciata nel 1992.
Progettata e fabbricata da BGH Geartech, è un tipico esempio di kit car. Il montaggio richiede dalle 150 alle 250 ore, a seconda dell'allestimento. Ci sono due stili di carrozzeria disponibili, il classico e il cofano Le Mans caratterizzato da un rigonfiamento per accogliere i motori più potenti.
La piccola Fury ha la struttura essenziale delle tipiche piccole roadster artigianali; il telaio è un leggero traliccio in tubi, con sospensioni a ruote indipendenti regolabili come nelle vetture da competizione, e la carrozzeria è in vetroresina. Il progetto prevede l'utilizzo di svariati motori, dai normali quattro cilindri a grossi V8 oppure altri propulsori di origine motociclistica.
Oltre alla Fury la Fisher produce la Menace, una barchetta caratterizzata dal peso contenuto in 450 chilogrammi.
www.fishersportscars.co.uk

La Fury è la punta di diamante del marchio Fisher

Fisker

California
Stati Uniti
2006

Henrik Fisker e Bernhard Koehler lavorano per le più grandi Case automobilistiche (Bmw, Aston Martin e Ford) fino a quando non si sono messi in proprio e fondano la Fisker Coachbuild, che si specializza nella produzione di sportive. Tra i modelli realizzati spiccano la Tramonto e la Latigo CS. Quest'ultima, realizzata su base meccanica Bmw, può raggiungere la velocità massima di 250 chilometri orari. La Tramonto ha un motore della Mercedes, con cambio automatico a 5 marce.
L'azienda compie nel 2008 il salto di qualità proponendosi come costruttore a tutti gli effetti di un modello a propulsione elettrica assistita. La Karma è una supersportiva a 4 posti che ha l'ambizione di rappresentare la risposta "ecologica" alle gran turismo di lusso, con prestazioni elevate, consumi ed emissioni da vettura compatta. Il sistema di propulsione è quello "plug-in hybrid" ossia con motori elettrici, batterie ricaricabili in moto oppure da una presa di corrente; nel caso della Karma i motori elettrici sono 2 in corrispondenza del retrotreno, da 150 chilowatt ciascuno, mentre il motore convenzionale è un 4 cilindri turbo a benzina di derivazione GM con 260 Cv.
www.fiskerautomotive.com

La sportiva Fisker Karma, con propulsione ibrida

Flag

Genova
Italia
1905 - 1907

Flag è l'acronimo di Fabbrica Ligure di Automobili Genova (Flag), ragione sociale con cui nel luglio del 1905 nasce la Casa automobilistica. Dopo un anno di vita la Flag ottiene la licenza di costruire le vetture inglesi Thornycraft e produce alcune vetture a 4 cilindri con potenze che vanno da 16 a 70 Cv.
La Casa mira a produrre auto prestigiose e lussuose, per questo si serve di materiali di qualità, tra cui l'acciaio Krupp importato dalla Germania.
Nella storia della Flag sono registrati successi sportivi nel 1906, anno in cui si è vinto il Circuito di Brescia, con Giovanni Battista Raggio.
Le ambizioni della marca si rivelano però eccessive per le capacità tecniche e le possibilità economiche dei soci, senza possibilità di competere con gli altri marchi già affermati nel settore delle automobili di prestigio; la conseguenza inevitabile è quindi la chiusura della società alla fine del 1907, quando gli impianti della Flag vengono assorbiti dalla SPA che li utilizza per la propria produzione.

Una Flag 40 HP del 1907

Florentia

Firenze
Italia
1903 - 1910

Con questo nome si identifica un'iniziativa degli inizi del Novecento sviluppatasi in Toscana, territorio che non ha una particolare vocazione verso l'industria meccanica. Tuttavia l'interesse per l'auto e la disponibilità di ricche risorse finanziarie consente proprio a Firenze la nascita di un'azienda che prende il nome di FTA (Fabbrica Toscana di Automobili), dedita alla costruzione di vetture secondo progetti e componenti provenienti dall'esterno. Tra i primi modelli costruiti c'è la Florentia, vettura che registra subito successo, portando il marchese Lorenzo Ginori a superare la ripida salita del Montenero, famosa per le sue pendenze del 22 per cento. Il superamento di questa "piccola impresa" richiama l'attenzione dei più facoltosi gruppi finanziari. L'11 marzo 1903 nasce quindi la Fabbrica di Automobili Florentia che fa propria la FTA e diventa una società con 500mila lire di capitale. Il primo modello ad essere prodotto è un 10 HP, con potenza di 15 Cv a 1.200 giri al minuto. Nel 1904 viene acquistata la licenza di fabbricazione della Casa francese Rochet- Schneider. Dal 1905 si iniziano a fabbricare anche motoscafi e motovedette, alla cui produzione si dedica in maniera esclusiva dal 1909. Nel 1910 chiude.

Una Florentia 10 HP del 1903, equipaggiata con un motore bicilindrico da 15 Cv

Fm

Milano
Italia
1949 - 1950

Il marchio Fm corrisponde alla sintesi dei nomi dei due titolari, Ettore Fumagalli e Dandolo Manini, il primo un industriale con un passato da pilota e il secondo ingegnere progettista appassionato. Ai due imprenditori si deve l'ideazione di una vettura sportiva ispirata alla formula Midget in voga negli Stati Uniti.
Il modello che contraddistingue il marchio è la monoposto Fm costruita a Milano nel 1949, col fine di farla partecipare ad alcune gare somiglianti alle competizioni americane di Midget Car.
Il motore della Fm è un Bmw d'origine motociclistica a 2 cilindri montato posteriormente con un solo carburatore che eroga una potenza di 32 Cv a 5.500 giri al minuto.
Il peso complessivo dell'autotelaio è di 250 chilogrammi. Lo sviluppo del progetto, che dovrebbe dare l'avvio all'attività della marca milanese, seppure promettente sul piano tecnico è indissolubilmente legato all'avvio delle gare e al successo della formula che, invece, non decolla; di conseguenza l'iniziativa non ha seguito e l'attività della Fm si esaurisce l'anno successivo.

Fn

Herstal (Liegi)
Belgio
1899 - 1935

1. Una Fn Tourer del 1912
2. La Fn 2200 del 1926

1

Le origini della Fn risalgono al 1899, anno in cui ad Herstal, presso Liegi, l'antica Fabrique Nationale d'Arme de Guerre comincia a produrre automobili. Precedentemente la produzione è concentrata sulla fabbricazione di motociclette. In poco tempo la Fn accresce la sua fama fino a essere considerata, intorno al 1910, una delle Case automobilistiche più progredite dell'intera Europa.

Il merito di questa fama è dovuto alla importante tradizione nel settore della meccanica di precisione e la perfetta organizzazione industriale, una rarità in un'epoca dove anche i grandi produttori non hanno ancora sviluppato metodologie razionali ed evolute. La prima vettura viene progettata dal tecnico italiano De Cosmo, collaudatore già forte delle sue esperienze presso la Delahaye e la Singer.
Inizialmente il raffreddamento è ad aria, rapidamente viene sostituito con quello ad acqua arrivando a vendere così 100 esemplari solo agli inizi del 1900.
Nel 1911 la Casa aumenta la sua offerta di modelli, ampliandone la gamma: nel 1914 compare una nuova vettura Fn, con valvole laterali e quattro cilindri. Da essa deriva poi la 1300 del 1923, caratterizzata da 1327 cc e valvole in testa. Questa vettura partecipa a diverse gare conseguendo numerose vittorie, e rimane così in produzione fino al '33.
Tra i vari modelli Fn occorre ricordare la Limousine del '32, allestita con un motore a 8 cilindri a V di 3250 cc, con linee e prestazioni che ricordano le berline di lusso americane.
Nel '34 poi viene prodotta la Prince Albert, vettura con carrozzeria aerodinamica e motore a 4 cilindri. Con questa auto, l'attività della Fn termina.

2

Fnm

Rio de Janeiro
Brasile
1942 - 1988

La Fnm è la prima Casa automobilistica nata in Brasile, nei pressi di Rio de Janeiro per iniziativa statale, al fine di avviare nel Paese un'economia industrializzata. Il nome è una sigla della denominazione originale Fabrica Nacional de Motores S.A e l'attività iniziale riguarda essenzialmente la produzione di motori aeronautici. Dal 1949 si passa agli autoveicoli e la sua crescita inizia negli anni Cinquanta quando stipula un accordo con Alfa Romeo e ottiene la licenza per realizzare inizialmente veicoli industriali, come gli autocarri della Casa del Biscione e quindi autovetture con componenti Alfa Romeo. Nel 1960 viene prodotta la 2150, vettura maggiormente diffusa della Fnm, costruita sull'esempio dell'Alfa Romeo 2000. Nel 1968 l'Alfa Romeo assume il controllo totale del marchio brasiliano, comprando oltre l'ottanta per cento delle azioni. Alla fine degli anni Settanta la Fiat rileva lo stabilimento Fnm, cessando la produzione di camion nel 1985. La 2300, invece, ultimo modello Fnm che ricalca in tutto in parte l'Alfetta (sulla calandra non compare più il marchio Fnm, ma quello Alfa Romeo) resta in produzione fino al 1988.

Una Fnm 2150, l'auto più diffusa della Casa brasiliana

Fod

Torino
Italia
1924 - 1927

1

La prima auto costruita con il marchio Fod risale al 1924: è un'auto piccola che assomiglia a una cyclecar. La particolarità delle prime Fod è principalmente l'utilizzo esteso delle leghe di alluminio, leghe all'epoca praticamente sconosciute nel mondo dell'auto, che invece fanno parte della normale attività del gruppo industriale e che portano a scegliere soluzioni costruttive non convenzionali come il telaio ricavato in fusione e che integra il basamento del motore. All'inizio, infatti, la Fod (sigla delle Fonderie Officine De Benedetti, fondate da Francesco De Benedetti) è specializzata nella fusione in lega leggera. Pian piano i contatti tra la Casa e l'industria automobilistica crescono e nel 1925 la vecchie Fonderie vengono liquidate. Sulle loro ceneri nasce la Società Anonima Fonderie Officine De Benedetti-Fabbrica Vetturette Fod con piani di produzione di 500 utilitarie, costruite a ritmo di 4-6 vetture al giorno. Il peso della vettura non supera i 450 chilogrammi e il particolare che più la caratterizza è un volante che scorre su un asse telescopico che consente diverse posizioni di guida. La carrozzeria delle Fod è disponibile in diverse versioni, da due o tre posti e a furgoncino. Nel 1926 l'azienda torinese stipula un accordo con la S.A.M. di Legano per montare i telai e allestire le carrozzerie. Visto che il montaggio finale della macchina avviene presso la S.A.M., la Fod sposta la sua sede amministrativa e legale a Milano.

L'accordo tra le due società sembra dare inizialmente ottimi frutti. Il principale punto di forza della Casa, la leggerezza, finisce però con il diventare anche il suo limite nei confronti della concorrenza che offre auto più grandi e massicce, con un aspetto più importante e robusto; la conseguente crisi di vendite porta alla liquidazione della Fod, avvenuta il 28 marzo 1927.

2

1. La Fod nella versione spider
2. Un manifesto pubblicitario della Fod
3. La Fod 18 Cv in allestimento da corsa, impegnata nella Susa-Moncenisio del 1926

3

Ford

Detroit, Stati Uniti 1903

Henry Ford, il fondatore della Ford, non ha inventato l'automobile, come qualcuno è portato a credere. Però ha di fatto realizzato la prima catena di montaggio, riducendo sensibilmente i costi e i tempi di produzione delle auto. Una svolta epocale: è il 1914 e negli Stati Uniti viene avviata la motorizzazione di massa. Ecco perché la marca che reca il nome del suo creatore nel famoso "ovale blu" è destinata a sedere per sempre nell'Olimpo delle quattro ruote. Per gli europei, la Ford è storicamente la seconda delle Tre Grandi di Detroit, preceduta dalla General Motors e seguita dalla Chrysler, oltre che da sempre la marca americana più nota e diffusa nel Vecchio continente.

La Ford nasce nel 1903 a Detroit, nel Michigan, e la Ford Europe a Colonia, in Germania, nel 1930. Ma già nel 1904 le prime macchine della Ford cominciano a farsi conoscere in Europa, consentendo alla Casa statunitense di costruirsi una solida fama di marca generalista e affidabile. Fiesta, Focus, Mondeo sono oggi vetture diffuse e apprezzate dal pubblico europeo così come in passato è accaduto per Anglia, Taunus, Cortina ed Escort.

La tremenda crisi economica che dal 2008 fa precipitare le vendite in America e in Europa e che crea enormi problemi finanziari, industriali e commerciali a tutti, negli Stati Uniti si accanisce con spaventosa virulenza proprio sui gruppi domestici. Ford archivia un 2008 da incubo: 14,57 miliardi di dollari di perdite, su un fatturato di 139,3 miliardi, ben 34,6 miliardi in meno rispetto al 2007.

Ciò nonostante il grande gruppo, a differenza delle altre due grandi rivali, può evitare il fallimento e sopravvivere grazie alle sue sole forze. Auto e Ford sono un binomio inscindibile. Se ciò accade, la quasi totalità del merito è di Henry Ford, nato il 30 luglio del 1863 a Greenfields, località di campagna nei pressi di Dearborn, non distante da Detroit, destinata nel secolo successivo a essere nota in tutto il mondo proprio grazie alla Ford. Henry Ford è probabilmente il più famoso industriale di sempre, e non soltanto del settore automobilistico. Di certo, è il faro dell'imprenditoria delle quattro ruote per la prima metà del Ventesimo secolo. Lo chiamano Henry il Matto perché, come tanti altri maniaci della meccanica, sogna sin da ragazzino, di costruire veicoli in grado di viaggiare senza essere trainati da animali. Il tarlo comincia a insinuarsi nella testa del giovanissimo Henry quando, andando a cavallo verso Detroit, insieme ad altri membri della famiglia vede per la prima volta un veicolo costruito dalla Shepard & C di Battle Creek che si muove autonomamente, senza dover essere trainato da animali.

La Ford Iosis, prototipo del 2009, è la prefigurazione di una nuova tipologia di berline con vocazione crossover

LA NASCITA DEL QUADRICICLO

Tentativo dopo tentativo, nella notte del 4 giugno 1896, quando dal suo garage di fortuna (dove passa il tempo libero dall'occupazione di capo meccanico della Edison Illuminating di Detroit) esce il suo primo, sbuffante e artigianale Quadriciclo, il sogno comincia a realizzarsi. Quando muore il 7 aprile del 1947, Henry Ford lascia un gruppo con quasi 122mila dipendenti in tutto il mondo, una produzione di quasi un milione e centomila veicoli (755mila automobili, 250mila camion e pullman, 85mila trattori), e una quota del 21 per cento

Ford

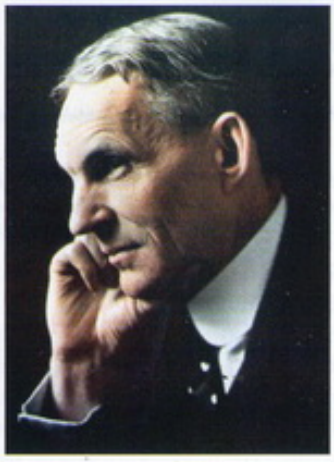
La Ford T è spesso usata dai celebri attori comici americani Stan Laurel e Oliver Hardy, meglio conosciuti dal grande pubblico come Stanlio e Ollio

del mercato americano delle macchine passeggeri e dei mezzi commerciali. Una multinazionale conosciuta ovunque anche se non più la leader indiscussa delle quattro ruote a stelle e strisce. Prima dello scoppio del primo conflitto mondiale, la Ford ha addirittura il 60 per cento del mercato nazionale, mentre all'uscita della Seconda guerra mondiale la sua fetta rimane importante, ma in testa alle classifiche di vendita si issa lo storico rivale di Detroit, il gruppo General Motors.
In una sintetica scheda del personaggio Ford bisogna far spazio, oltre che a entusiasmanti record tecnici e industriali, anche a fatti e comportamenti che lasciano tracce indelebili anche nella storia dei rapporti tra proprietà e manodopera e della politica industriale.

LA MITICA MODEL T

La Ford più conosciuta di sempre, la mitica Model T, soprannominata Tin Lizzie, "Lizzie di latta", prodotta in quasi 15 milioni e mezzo di esemplari, tra il 1908 e il 1927, è il primo esempio di automobile costruita in grande serie e commercializzata in quasi tutto il mondo. e giustamente riconosciuta come Car of the century, l'auto del secolo. Al suo mito contribuisce anche l'incredibile taglio del prezzo di listino della stessa Model T, che porta la vettura che rivoluziona i trasporti e la cultura americana a scendere dagli 850 dollari iniziali ai 260 dollari di fine carriera: un "primato" commerciale a suo modo imbattibile. Uno dei passaggi epocali della ricca biografia di Henry Ford è la mossa che, il 5 gennaio del 1914, lascia a bocca spalancata i padroni di tutto il mondo, scatenando l'entusiasmo dei suoi dipendenti addetti alla produzione e l'invidia di milioni di altri blue collars: quel giorno, con decisione unilaterale, Ford aumenta infatti da 2,34 a 5 dollari il salario minimo quotidiano dei suoi operai, riducendo per di più la giornata lavorativa da 9 a 8 ore. Pochi mesi dopo, sempre nel 1914, ecco un'altra trovata dal micidiale impatto mediatico, che questa volta si rivolge a favore della nascente categoria degli acquirenti di automobili. La Ford annuncia che se tra l'agosto di quell'anno e l'agosto successivo le vendite della Model T superano le 300mila unità, la società si impegna a restituire a tutti i compratori la somma di 50 dollari a testa. La soglia viene superata, anche se poche migliaia di pezzi (le vendite del periodo sono esattamente 308mila e 215), e la Ford fa scattare la colossale operazione di rimborso.
Per ridare 50 dollari a ciascuno dei 308mila e passa acquirenti, la Ford spende oltre 15 milioni di dollari dell'epoca! Siccome però il personaggio è straordinariamente complesso, nel chiudere questo suo piccolo ritratto va ricordato che Henry Ford manifesta opinioni oggetto di furiose polemiche, dentro e

IL PERSONAGGIO
Henry Ford



In un secolo abbondante di storia non possono certo mancare i personaggi che fanno epoca dentro e fuori l'azienda. Tra i manager spiccano certamente Lee Iacocca, l'italo americano che lavora in Ford per 34 anni e la guida dal 1970 al 1978, e, in tempi più recenti, l'istrionico e ultranergico Jacques Nasser, un libanese cresciuto in Australia, soprannominato Jack The Knife, Jack il coltello. Ma nell'album di famiglia del gruppo di Detroit non c'è naturalmente nessuno in grado di oscurare la stella del fondatore, *Henry Ford* (nella foto). Geniale e controverso, è riuscito a passare ai posteri per almeno tre motivi, ciascuno dei quali basta comunque ampiamente a farlo entrare in grande stile nei libri di storia. Il primo motivo: inventa di fatto la catena di montaggio, simbolo dell'alienazione operaia, abbassando radicalmente i costi di produzione e consentendo all'auto di diventare un mezzo di trasporto di massa. Il secondo motivo: con una unilaterale e sorprendente mossa ha praticamente raddoppiato la paga ai suoi dipendenti, gettando nel panico centinaia di colleghi industriali. Il terzo motivo: manifesta inquietanti simpatie con il regime nazista tedesco, corroborate da una consistente dose di antisemitismo. Dopo 100 anni, la famiglia Ford è ancora azionista di rilievo della creatura di Henry Ford, un fissato della meccanica che smonta e rimonta tutto ciò di complicato che trova in casa dove è chiamano affettuosamente Henry il Matto.

fuori l'America, sull'argomento dei rapporti con l'ebraismo. Il suo controverso pamphlet, edito nel 1920, *The International Jew* (*L'ebreo internazionale*), come racconta l'interessante libro, *La biblioteca del Fuhrer*, pubblicato in Italia alla fine del 2008, viene letto, riletto e sottolineato da Adolf Hitler.

Ma ora andiamo con ordine, ricostruendo le tappe che portano la Ford ai vertici dell'industria internazionale. I nonni di Henry Ford lasciano la natìa conte di Cork, in Irlanda, nel 1847, nel pieno della drammatica carestia di patate che fa milioni di vittime. La nonna Thomasina muore durante la traversata dell'Atlantico, come tanti altri a bordo di navi inumanamente affollate e sulle quali le condizioni igieniche sono allucinanti. Primogenito di una coppia di agricoltori di origine irlandese, ha 16 anni quando, dopo la morte della mamma, che perde la vita dando alla luce il sesto figlio, convince il padre a lasciarlo andare a Detroit.

IL LEGGENDARIO EDISON

In città, trova facilmente un'occupazione ma cambia spesso lavoro, sempre rimanendo nell'ambito della meccanica. Il salto di qualità avviene quando entra alla Westinghouse e deve fare la manutenzione alle cosiddette "locomotive stradali" prodotte dall'azienda, affinando le sue conoscenze tecniche e pratiche. Si sposa nel 1988 e due anni più tardi passa alla Edison Illuminating, in qualità di tecnico. Nella piccola casa in affitto di Bagley Avenue, a Detroit, adibisce a officina una minuscola dependance, con l'obiettivo dichiarato di far nascere, lì dentro, un'automobile dotata di un motore due cilindri a benzina. Dedicando tutto il tempo libero alla sua passione, ci mette tre anni a completare il motore e altri due per il telaio e la meccanica del suo Quadriciclo, per il quale usa molti materiali di scarto della Edison. Quando percorre le strade di Detroit a bordo della sua creatura, suscita grande interesse e curiosità. D'altronde, una sola automobile fino a quel momento circola nella metropoli del Michigan: è una delle dieci che tra il 1893 e il 1896 realizzano i fratelli Duryea di Springfield, Massachusetts.

Tra i grandi sostenitori degli sforzi di Henry Ford c'è il suo datore di lavoro dell'epoca, il leggendario Thomas Edison, che evidentemente non la pensa come i tanti che considerano l'automobile una stranezza per ricchi, complicata e senza futuro. L'inventore della lampadina a incandescenza (presenta il brevetto pochi anni prima, nel 1880), nello spronare Henry preconizza un radioso avvenire ai piccoli motori capaci di sviluppare molti cavalli. Non è un caso, dunque, che Ford consideri per sempre mister Edison, oltre che un grande amico, forse il miglior amico di sempre, una persona decisiva per il proprio suc-

Ford

L'officina meccanica dove muove i primi passi il giovane Henry Ford

cesso. Nell'estate del 1899, Henry lascia la Edison per creare una società con l'obiettivo di fabbricare automobili. Ma ha pochi quattrini e deve imbarcare dei soci, tra cui il sindaco di Detroit, William Maybury, e alcuni suoi amici: della neonata Detroit Automobile Company, il giovane Ford controlla appena un sesto del capitale. Le cose vanno male e dall'inizio del 1902 Henry abbandona la compagnia. Non vuole lavorare agli ordini di Henry Leland, l'artigiano che, sulle ceneri della Dat, fa nascere una marca destinata a divenire un mito: la Cadillac. Ford esce dalla Dat con una liquidazione di 900 dollari e i disegni di alcune macchine da corsa. Ed è proprio la velocissima 999, prototipo che prende il nome del treno protagonista del record di velocità su rotaia sulla linea New York-Chicago, condotta alla vittoria della Challenge Cup dal ciclista Barney Oldfield, a rilanciare Henry Ford.

IL CAPITALE INIZIALE

Grazie al clamore suscitato dalla performance della sua macchina, calamita l'attenzione e riesce a mettere insieme un capitale di 28mila dollari, raccolti presso una serie di investitori. Non si pensi però alle attuali banche d'affari o agli antenati dei moderni *private equity*. A credere nei progetti di Ford sono persone più o meno comuni, come i due titolari dell'officina che si occupa della costruzione dei motori (destinati a divenire famosi anch'essi come produttori di auto: si chiamano John e Horace Dodge), un paio di avvocati, persino un carpentiere e il padrone di una merceria. Il più importante della compagnia è il commerciante di carbone scozzese Alexander Malcomson, il cui banchiere di fiducia, John S.Gray, è anche il primo presidente dell'azienda. Malcomson e Ford detengono, insieme, il 51 per cento della società. Lo stabilimento sorge in una ex fabbrica di vagoni ferroviari. Il primo cliente è un tal Pfenning di Chicago, che compra la prima macchina costruita dalla Ford Motor Company appena un mese dopo la fondazione della compagnia, avvenuta il 16 giugno del 1903, e nelle cui casse, nel frattempo, rimangono poco più di 200 dollari. I motori che equipaggiano le prime Ford vengono trasportati dall'officina dei Dodge alla fabbrica di Mack Avenue a bordo di un carro trainato da cavalli.

È un periodo di grande effervescenza. Di macchine in giro se ne vedono pochissime ma in compenso le aziende nascono e muoiono come funghi. Henry Ford comincia da ingegnere e nei primi 15 mesi di attività vengono costruite 170 vetture, tutte Model A, e nel 1905 la produzione si sposta nel più ampio capannone sulla Beaubien Street. In cinque anni si realizzano diversi modelli, di cui alcuni restano al livello di prototipo. Poco fantasiosa nel dare i nomi alle proprie vetture - c'è sempre con una lettera dell'alfabeto insieme al termine Model - la Ford dell'epopea pionieristica è invece più creativa nelle scelte tecniche, specialmente sul fronte dei propulsori. A spingere le macchine, rigorosamente a trazione posteriore, sono infatti motori a due, a quattro e anche a sei cilindri. L'azienda, inoltre, cerca di proporre automobili per tutte le tasche. Così se l'ammiraglia dell'epoca, la Model K a sei cilindri, viene venduta (non molto, in verità) al ragguardevolissimo prezzo di listino di 2.500 dollari, la Model N a quattro cilindri va a caccia di clienti meno abbienti, costando 500 dollari.

Il tutt'altro che esaltante risultato commerciale della Model K contribuisce ad aumentare fortemente i motivi di disaccordo tra Henry Ford e il suo principale socio-finanziatore, Malcomson. La differenza di vedute porta presto il com-

merciante di carbone a uscire di scena: Ford s'indebita con parecchi parenti e amici, rileva le quote di Malcomson e di altri azionisti che non condividono la sua fiducia verso il segmento delle auto e popolari e si trova così azionista di maggioranza.

Risolti parzialmente i conflitti interni, Henry è costretto a impegnarsi a lungo nella complicatissima e costosa battaglia sul copyright che lo contrappone a George B.Selden, arguto avvocato di Clarkson, New York, con il pallino delle invenzioni e dei brevetti. Tra un corso di legge, una scuola tecnica e la pratica nello studio legale paterno di New York, il giovane Selden segue con attenzione i notevoli passi avanti di tipo tecnologico che l'industria dei trasporti compie nel Vecchio continente.

IL PRIMO BREVETTO

Affascinato dal motore a scoppio e dalle potenzialità commerciali dei mezzi a motore, Selden unisce la scaltrezza nel maneggiare le pratiche legali con la fresca conoscenza tecnica messa a punto in Europa e nel 1877 deposita il primo brevetto per un "veicolo non trainato da animali". Ancora nessuno, negli Usa, brevetta un'automobile a motore in quanto tale, anche se già esistono i copyright su molti componenti, primo tra tutti il motore. L'iter per omologare la macchina, che Selden non ha ovviamente "inventato", si trascina fino al 1895. Da quell'anno, per qualsiasi automobile prodotta sul suolo americano, tutti i costruttori dovrebbero pagare delle sostanziose royalties a Selden.

Fin dall'inizio della loro intrapresa, tuttavia, né Henry Ford né i suoi intendono riconoscere alcuna effettiva validità e legalità al brevetto di Selden. Insieme ad altri quattro produttori di auto, decide dunque di non sganciare neppure un quattrino al geniale avvocato. La controversia legale, cominciata nel 1903, si rivela durissima e si conclude con la vittoria di Ford soltanto nel 1911, dopo che, in un primo tempo, il tribunale dà ragione a Selden. Terminata la spossante disputa nei tribunali, Ford dà una scossa all'azienda: nel 1912 la produzione supera le 170mila unità, mentre l'anno prima non arriva a quota 70mila. A mettere le ali ai piedi alla società di Detroit sono le vendite della Model T, che incarna alla perfezione l'idea di "macchina accessibile a larghi strati della popolazione" tanto cara a Ford. Le prime T escono dallo stabilimento nel 1908 e già al suo primo anno di vita la vettura infrange i record dell'epoca con una produzione di oltre 10mila pezzi. Il prezzo della versione base, quella che adesso si chiamerebbe "entry level", è veramente abbordabile: 260 dollari a fine carriera. Ma è talmente spartana che un po' di optional li vogliono tutti. Il prezzo medio di vendita effettivo finisce così per aggirarsi intorno ai 400 dollari.

A dieci anni dalla sua nascita, nel 1913, la Ford Motor Company produce all'incirca la metà di tutte le macchine costruite negli Stati Uniti. L'anno, tuttavia, passa alla storia dell'uomo e dell'industria manifatturiera per un'altra ragione. Mettendo in pratica un'intuizione che gli frulla in testa da tempo, da quando conosce le teorie sull'organizzazione del lavoro dell'ingegnere imprenditore di Germantown, Pennsylvanya, Frederick Winslow Taylor: fare in

Il personaggio
Le promesse di Bill

«La benzina? Deve costare molto di più, il governo americano dovrebbe aumentare decisamente il carico fiscale sul carburante». Una dichiarazione choc che, nella primavera del 2009, fa il giro del mondo. A pronunciare queste parole, che fanno infuriare milioni di automobilsti americani, è *William Clay Ford II* (nella foto), detto Bill, pronipote del fondatore, che lascia la guida attiva della Ford nel dicembre del 2006. Il ragionamento di Ford, dichiaratosi sempre un fervente ambientalista, prende spunto dall'atteggiamento dei consumatori statunitensi, pronti a "tradire" la fresca passione per le auto piccole e poco avide di benzina, appena il prezzo del petrolio comincia a calare dopo i picchi del 2008. William ritiene che se il presidente Obama vuol spingere i suoi connazionali ad abbandonare le grosse cilindrate e scegliere prodotti meno inquinanti, alla pompa devono trovare sempre il carburante caro. Così i costruttori di veicoli possono fare programmi seri e di lunga durata a favore delle auto ecologiche. Nel 2000, Bill, insediato da poco al vertice del gruppo, promette di dare la massima priorità alla difesa dell'ambiente. Nel 2004, però, Russel Long, capo di Bluewater Network, potente lobby ambientalista di San Francisco, lo bacchetta "accusandolo" di avere fatto, in 3 anni, davvero poco di quanto annunciato. Parte sul sito di Bluewater una campagna contrassegnata dallo slogan "Bill Ford o Pinocchio?".

Ford

Henry Ford in posa accanto ad uno dei modelli che partecipa alla competizione americana Trans Race

modo che, nel costruire una vettura, un operaio possa lavorare stando fermo nello stesso posto. Ford crea e fa effettivamente funzionare la prima, rudimentale catena di montaggio. Il primo, empirico test risale proprio all'estate del 1913, quando un telaio di un'auto viene trainato tramite un verricello. Da adesso in poi, sono le automobili in costruzione, o parti di esse, a spostarsi da una parte all'altra della fabbrica, e non più il lavoratore. Il risparmio di ore-lavoro necessarie a costruire un'auto è colossale, il processo produttivo diventa decisamente più rapido.

Ricordando quegli sviluppi pionieristici ed entusiasmanti, più avanti negli anni Henry ripete spesso la ficcante battuta: «Fino ad allora, di fatto pagavamo gli operai più per camminare avanti e indietro nella fabbrica, che non per produrre veramente le vetture!». Quando la linea di assemblaggio automatizzata arriva al massimo dell'efficienza, dalla fabbrica esce una Ford T Model finita e pronta alla vendita ogni dieci secondi.

IL RADDOPPIO DEL SALARIO

Alla rivoluzione nella metodologia costruttiva nascono allora i neologismi come "fordismo" e "fordista", per decenni al centro delle dispute ideologiche e sindacali ovunque è all'opera una catena di montaggio si affianca la celeberrima mossa del raddoppio del salario: un atto unilaterale, di rilevante impatto sulle relazioni industriali. Diminuire di un'ora la giornata lavorativa da 9 a 8 ore aumentando contestualmente la paga quotidiana da 2,34 a 5 dollari, non è però un gesto di generosità e di umanità. O, quanto meno, non si tratta solo di questo. Grazie alle sue "assembly-line", Ford sta clamorosamente incrementando la produttività delle proprie fabbriche.

Quello che sembra il frutto di un atteggiamento buonista verso i propri operai, criticatissimo dalla maggioranza degli industriali di allora, non è che un passaggio fondamentale per raggiungere l'obiettivo che Ford si pone fin dall'inizio della sua vita da imprenditore: volendo costruire e vendere un'auto a tutto il "popolo", Ford ha bisogno che il popolo guadagni abbastanza per potersi permettere anche una macchina. Possibilmente, una Ford. Nella lotta politica e nell'analisi economica del secolo scorso, il termine fordismo viene giudicato e connotato in modi anche diametralmente opposti. I critici di orientamento comunista, per esempio, considerano il fordismo soprattutto un'intensificazione del lavoro operaio, in forma ripetiva e alienante, usata per aumentare la produzione e i profitti dei capitalisti.

L'annuncio della giornata lavorativa a 5 dollari dà di colpo a Ford notorietà a livello nazionale. Una fama rapida esito della partecipazione americana alla Prima guerra mondiale. A vederla ora nelle foto ingiallite pare impossibile, eppure la Model T cambia la vita di milioni di persone, nelle città ma anche nelle campagne. Leggera non solo nel prezzo ma anche nella struttura, la essenziale vettura riesce a muoversi anche quando gli sterrati fangosi intrappolano le ruote delle automobili più massicce e pretenziose.

Per chi vive lontano dai grandi centri, possedere una Model T vuol dire non essere isolato a ore e ore di dure marce a bordo dei carri ti-

rati dai cavalli. In 19 anni di onorata carriera, vengono costruite oltre 15 milioni di Model T nei soli impianti americani del gruppo, che nel frattempo non solo estende la propria presenza produttiva in vari Stati, ma si affaccia in modo significativo anche in Europa, portando la sfida delle quattro ruote a motore nel cuore del Continente che del motore a scoppio è la patria.

Gli eccellenti risultati della Model T consentono a Ford di accelerare a tappe forzate l'espansione dell'azienda, che già dal 1910 si trasferisce in un sito produttivo assai più capiente di Highland Park, sempre nella zona di Detroit, e che nel 1911 ha parzialmente applicato la ricetta taylorista nello stabilimento per l'assemblaggio finale dei veicoli di Kansas City. Mentre l'Europa si avvicina alla Prima guerra mondiale, negli Stati Uniti esplode la passione per l'automobile tra il 1913 e il 1914 la Ford Motor Company si attrezza con nuovi stabilimenti a Buffalo, Philadelfia, Long Island, Minneapolis.

IL BOOM PRIMA DELLA GUERRA

Henry Ford s'impegna in una sorprendente campagna paficista, che crea notevoli spaccature tra i vertici dell'azienda. In particolare, la posizione contro la guerra di Henry è contrastata dal canadese James Couzens, che partecipa nel 1903 alla fondazione della Ford Motor Company come uomo di Malcomson ma che nel corso degli anni poi diventa un fedele alleato di Henry. Dopo aver accettato le dimissioni di Couzens in seguito a un clamoroso diverbio sull'opportunità di pubblicare un articolo pacifista sulla rivista aziendale *Ford Magazine*, firmato da Henry Ford, quest'ultimo decide di cominciare una spietata battaglia contro gli altri azionisti di minoranza, primi tra tutti i fratelli Dodge. Ford, che ha ormai la maggioranza, decide di ridurre drasticamente la distribuzione dei dividendi, un po' per vendetta contro i soci che da anni non fanno che staccare le cedole senza contribuire come fa lui allo sviluppo dell'azienda, ma soprattutto per reinvestire gli utili in nuovi e più moderni stabilimenti. E siccome ora dei partner finanziari può fare decisamente a meno, allorché decide di puntare in grande stile sui trattori lo fa con una compagnia, la Ford & Son che produce i famosi trattori Fordson le cui azioni sono tutte in mano alla famiglia Ford fin dal principio.

Dal 1917, anno in cui partono i lavori per l'imponente complesso Rouge a Dearborn, che è ancora il cuore pulsante della Ford, il gruppo comincia a costruire anche i camion. Fautore della pace e della mediazione continua, l'industriale non lesina l'impegno nella partecipazione allo sforzo bellico. Dagli impianti della Ford escono mezzi militari di ogni genere e persino i veloci battelli Eagle, impegnati in epici inseguimenti ai sommergibili nemici. Un anno dopo la fine del conflitto mondiale, Henry Ford, a conclusione di una serie infinita di schermaglie con gli azionisti di minoranza, soprattutto con i fratelli Dodge (che già dal 1913 fondano un'impresa automobili-

LA TECNOLOGIA
La linea Econetic

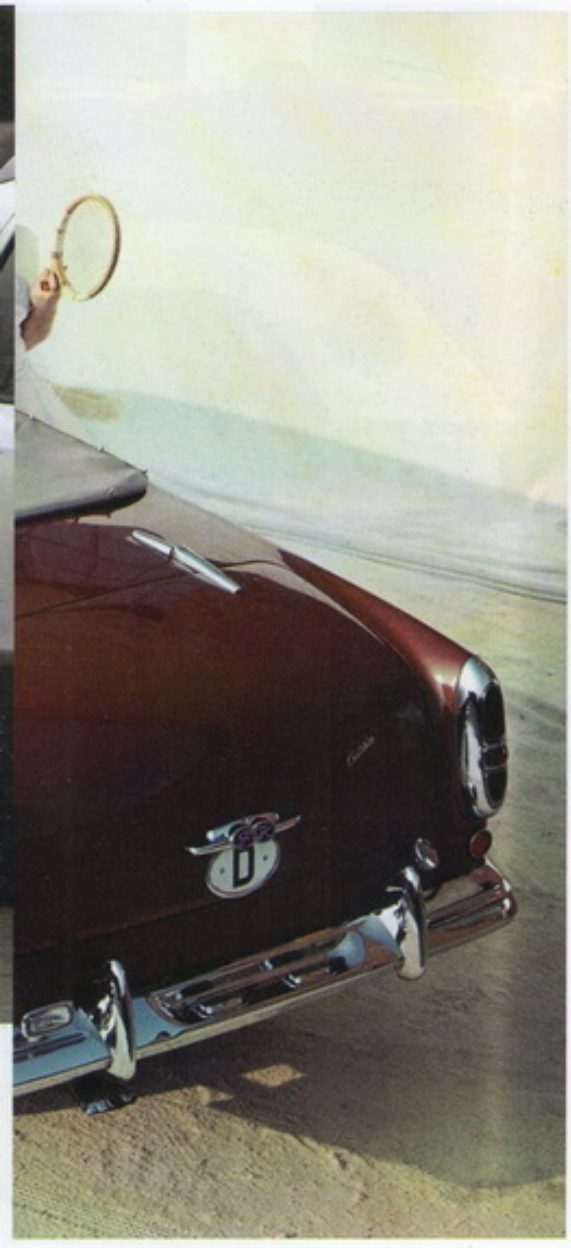
In Europa dici "ibrido" e immediatamente il pensiero corre a Toyota e Honda, i gruppi giapponesi che da anni propongono al pubblico modelli a doppia motorizzazione (benzina più elettricità). In realtà, per il pubblico americano le cose sono leggermente diverse: nel marzo del 2009, infatti, dallo stabilimento di Kansas City esce il centomillesimo Suv ibrido targato Ford, il Ford Escape (prodotto anche, con una diversa carrozzeria, sotto il nome di Mercury Mariner). A New York, circolano già 1.400 taxi Escape Hybrid, e San Francisco un'auto pubblica Escape Hybrid ha già macinato 300mila chilometri senza problemi meccanici. Nel Vecchio continente, dove le ibride Ford non sono ancora arrivate, la punta avanzata della tecnologia "verde" del gruppo di Detroit si esprime attraverso la linea di modelli caratterizzati da emissioni di anidride carbonica inferiori ai 120 grammi al chilometro, denominata Econetic. La prima vettura della famiglia Econetic è stata, all'inizio del 2008, la Focus con motore diesel di 1,6 litri da 120 cavalli, capace di percorrere 100 chilometri con 4,3 litri di gasolio, contro i 4,8 della versione precedente. Il taglio nei consumi si ottiene con i miglioramenti nell'aerodinamica e una nuova trasmissione a bassa viscosità. La più recente Fiesta Econetic, con motore da 90 cavalli, emette 98 grammi al chilometro di Co2: meno di molte vetture ibride.

Ford

stica col proprio nome e non forniscono più i motori alla Ford), acquisisce il completo controllo della società. Il rastrellamento dei titoli in mano ai vecchi compagni di cordata, come Couzens (che intasca 30 milioni di dollari) o i Dodge Brothers (che si portano a casa 12,5 milioni di dollari a testa), viene a costare complessivamente la bellezza di 105 milioni di dollari a Henry. Che subito coinvolge il figlio Edsel, girandogli una quota importante delle azioni appena onerosamente rilevate.
A 13 anni dalla fondazione della Ford Motor Company, lui e il figlio Edsel, che prende il suo posto sulla poltrona di presidente, sono gli unici proprietari del gruppo. Nel frattempo, la Ford è anche già diventata l'auto americana per antonomasia per il pubblico europeo.

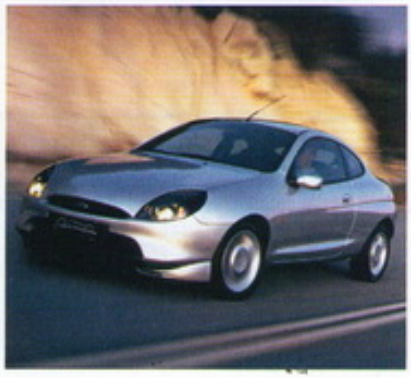
L'ESPANSIONE IN EUROPA

La prima Ford a traversare l'Oceano è una Model A della primissima era, che viene esposta nel 1904 al Cordingley Automobile Show di Islington, mentre a Londra nasce la prima agenzia Ford sul suolo britannico, il cui titolare è animato da un grande ottimismo e ne ordina 12, di Model A: ci mette più di un anno a piazzarle tutte. Sempre nel 1904, un'altra Model A viene consegnata all'Automobile Union in Francia, mentre è Don Eduardo Chalaux di Barcellona, che nel 1906 si fa arrivare dal Michigan una Model N, il primo cliente spagnolo della marca statunitense.
Nel 1907 già esiste una ramificata rete di distributori in diversi paesi europei, come Austria, Belgio, Danimarca, Italia, Olanda, Polonia, Spagna, Svezia e Russia. Henry Ford ha molta fiducia nel mercato europeo, tanto che per la "prima" mondiale della Model T, destinata a diventare un'icona immortale della motorizzazione di massa, sceglie l'Olympia Motor Exhibition londinese. La macchina è l'antesignana di tutte le world car e deve essere quindi prodotta anche al di fuori dell'America. La prima fabbrica Ford lontana dagli Usa sorge nel 1911 nei pressi di Manchester, in Inghilterra, sotto la spinta di Percival Perry. Nell'Europa continentale, invece, il primo impianto nasce nel 1919 a Copenaghen, in Danimarca. Ford vuole aprire anche in Francia, ma le autorità transalpine non si dimostrano entusiaste, anche perché sta nascendo una promettente industria automobilistica locale. Così per fornire da vicino i mercati dell'Europa meridionale è creato un impianto per l'assemblaggio a Cadice, in Spagna. Ci vuol più tempo, invece, per insinuarsi nel più promettente dei mercati del Vecchio continente, quello tedesco. In Germania viene realmente creata la prima automobile funzionante a motore, nel lontano 1890, e la Germania diventa poi fondamentale nell'espansione della Ford: eppure l'assemblaggio di vetture in un capannone in affitto non comincia che nel 1926. Da attacco disordinato, in ordine sparso ai singoli Paesi, la strategia di conquista dell'Europa fa un decisivo passo avanti nel 1928: in Gran Bretagna, a Dagenham, sorge dal nulla quella che Ford definisce la Detroit d'Europa e tutte le attività europee vengono coordinate dalla nuova società inglese. La partenza è durissima perché quando l'impianto inizia a sfornare macchine e camion il mondo è stretto nella morsa della Grande depressione. Nel 1931 apre lo stabilimento di Colonia, destinato a ricoprire un importante ruolo nella conquista della clientela europea. La filiale britannica e quella tedesca del gruppo sono a lun-



1. Una Ford Taunus 12M cabriolet del 1962
2. La Mustang, in una brochure pubblicitaria dell'epoca

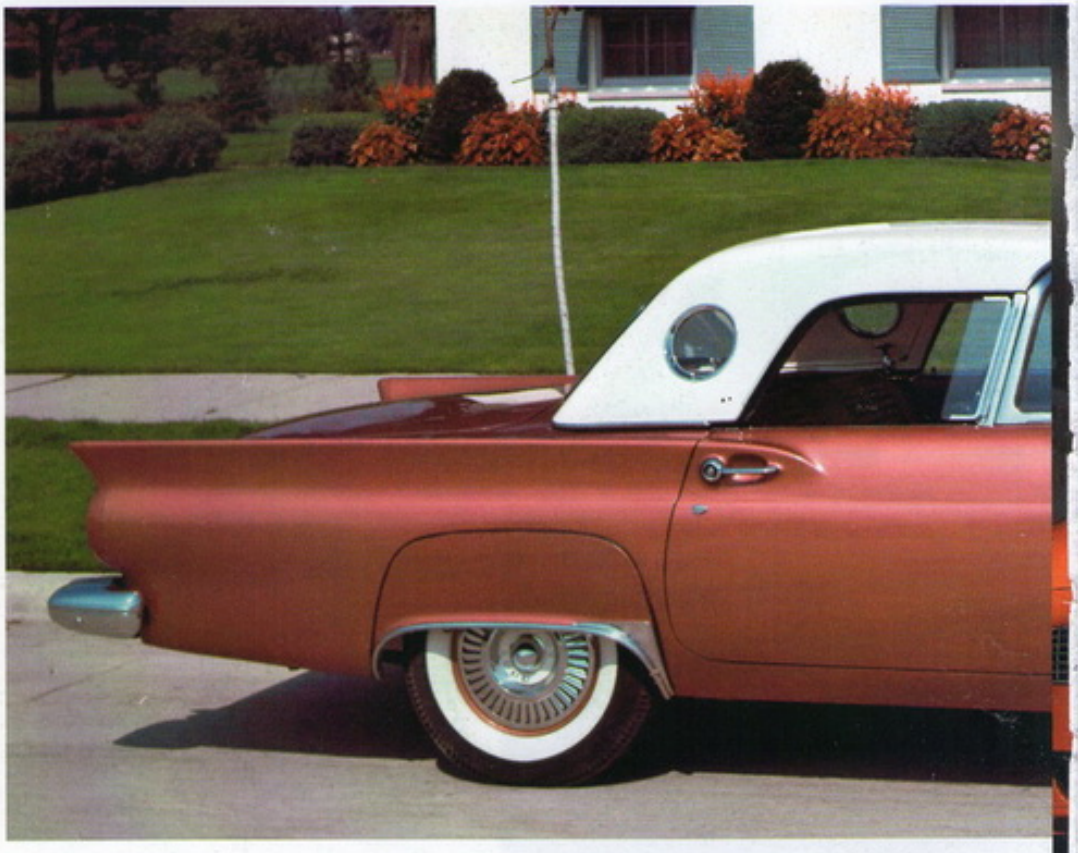
go animate da un forte spirito di concorrenza, che raggiunge l'apice negli anni Sessanta, quando la Ford tedesca collabora con la divisione americana per sviluppare una vettura capace di entrare nel cuore del mercato europeo e di incontrare i gusti dei principali mercati del Vecchio continente in concorrenza con i costruttori locali. La macchina si chiama Cardinal ed è la prima con la trazione anteriore mai costruita dalla Ford. Gli inglesi, appena vengono a sapere del progetto, si mettono a sviluppare una berlina che inizialmente viene battezzata Arcivescovo. Cioè con il nome di una carica che, nella gerarchia ecclesiastica, sta sopra quella del cardinale. Il nuovo modello della Ford britannica vede poi la luce con il nome di Cortina e viene prodotta in oltre un milione di unità tra il 1962 e il 1966.Facendo un passo indietro, si può ricordare che sul Vecchio continente gli affari della Ford prendono il ritmo giusto a partire dal 1934, con il buon successo della Model Y, che resta in produzione parecchi anni e viene costruita anche in Danimarca, Francia, Spagna e Germania. Nel 1935, in Gran Bretagna viene prodotta una berlina per la famiglia: si chiama Popular 100, perché il suo prezzo è di 100 sterline.In Italia, la marca americana sbarca nel 1923. La prima sede di quella che si chiama Ford Italiana viene piazzata a Trieste perché è strategicamente ben posizionata per servire non solo l'Italia ma pure i Paesi balcanici e il Medio Oriente. Per otto anni, nel capolouogo giuliano arrivano le macchine, i camion e i trattori Fordson da smistare. Nel 1929, il gruppo americano accarezza anche l'idea di creare una importante produzione a Livorno, ma i progetti rientrano dopo le pressioni della Fiat sul governo dell'epoca. Nel 1931 il quartier generale si sposta a Genova, altra grande città portuale. Ma in Liguria ci resta poco, per trasfe-



Il design
La svolta Kinetic

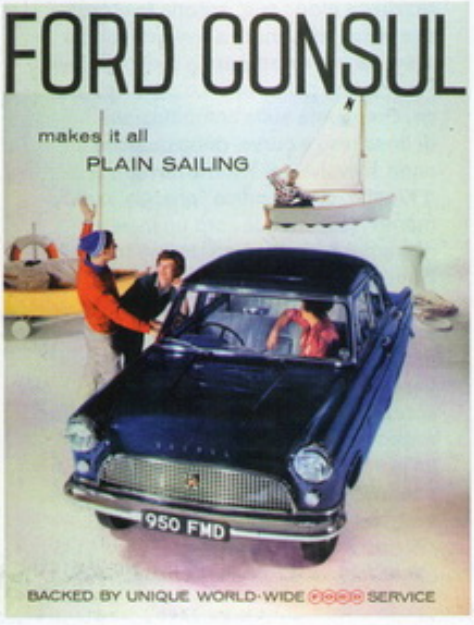
Se si escludono vere e proprie icone della sportività come la Capri e la Mustang, fino agli anni Novanta del secolo scorso la Ford non brilla particolarmente sul fronte del design. La svolta arriva nel 1994, quando al salone di Ginevra si accendono i riflettori sul prototipo della piccola Ka, prima esponente del cosiddetto New Edge Design, destinato a stupire piacevolmente il pubblico europeo. La Ka è una tre porte allegra, piccola, riconoscibile, e ha un nome di grande impatto, "rubato" a quello di un antico dio egizio che sovrintende alla vita dell'anima. Poco dopo arriva la Puma, una coupé compatta dal prezzo abbordabile, e quindi la Cougar, un'altra sportiva un po' più grande. Filanti e cuneiformi, le tre macchine, ciascuna sbarazzina a modo suo, aprono la strada alla Focus, destinata a rivelarsi fondamentale per rinfrescare a livello globale l'immagine della Ford. Lo stile New Edge, che punta sulla combinazione di linee tese e curve, dopo qualche anno si evolve nel Kinetic design. Il Kinetic, che significa "energia in movimento" (secondo la Ford un insieme di elementi grafici forti, forme tridimensionali e sculture dinamiche), si materializza prima nella concept car Iosis e poi, nel 2005, nella monovolume sportiveggiante S-Max. «Gli europei, per le loro automobili, desiderano sportività ed emozione e vogliono un disegno che sia espressivo; essi amano un'auto da guardare, che sia riconoscibile, moderna e alla moda», sostiene Martin Smith, il direttore del design Ford.
(Nella foto, una Ford Puma del 1997)

Ford



1. Un esemplare di Ford Thunderbird del 1957
2. Un manifesto pubblicitario della Ford Consul seconda serie

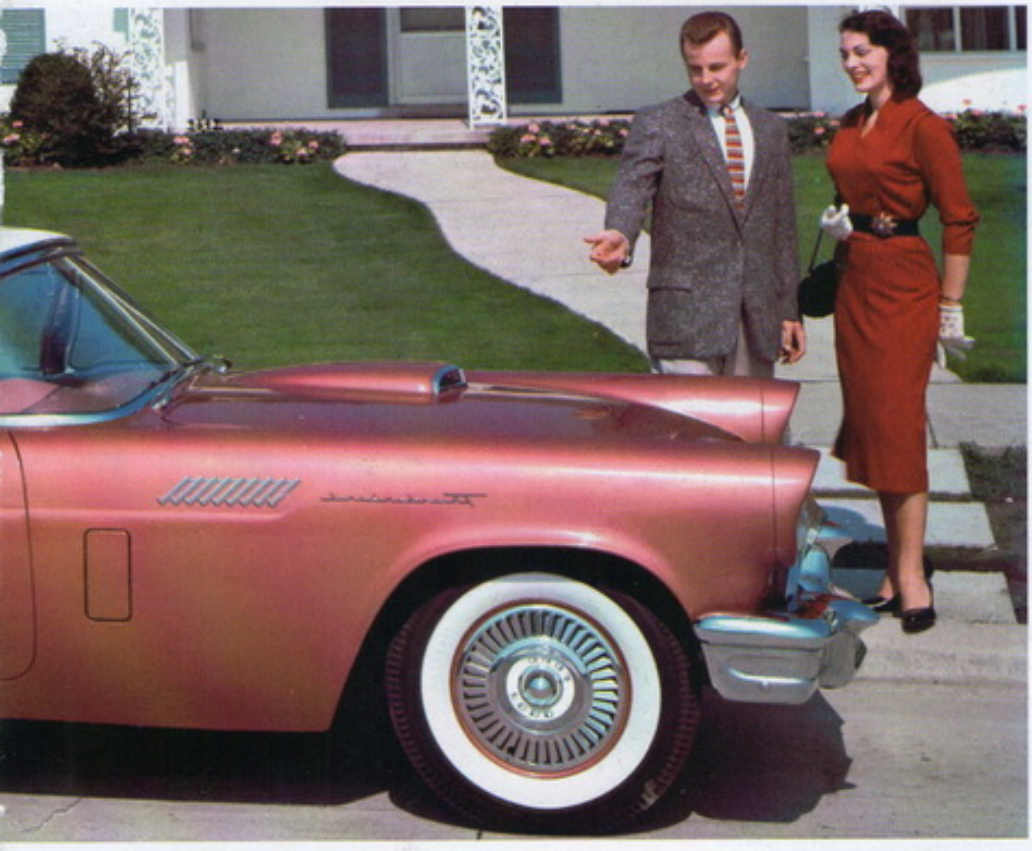
rirsi nella nuova sede di Bologna, dove continua a operare anche nei primi anni della Seconda guerra mondiale, fino ai bombardamenti alleati del 1944 che distruggono lo stabilimento, nel frattempo divenuto assai importante per i trattori Fordson. Nel dopoguerra, il mercato italiano viene rifornito direttamente dalla Gran Bretagna, fino a che, nel 1959, avviene il definitivo trasferimento a Roma. Con l'arrivo nella Capitale e il contemporaneo lancio commerciale della nuova Anglia - una vettura destinata a rendere celebre il marchio Ford in tutta Europa - comincia la vera presenza della Ford in Italia. Non è comunque una marcia trionfale senza passaggi a vuoto, la storia della Ford. Nel 1937, la società è dilaniata dalla contrapposizione all'interno tra l'uomo di fiducia di Henry, Harry Bennett, contro il figlio Edsel, la Ford chiude il bilancio con appena 7 milioni di utili su 848 milioni di fatturato, mentre la Chrysler di milioni ne guadagna 51, su un fatturato più piccolo, e la General Motors, che è già da tempo diventata la leader del mercato americano, realizza profitti per quasi 200 milioni su ricavi di oltre un miliardo e seicento milioni di giro d'affari.



2

L'ARRIVO DI IACOCCA

Per ritrovare l'antico smalto occorre aspettare fino al 1949. Dopo i duri anni della guerra, l'azienda si riorganizza e il simbolo della rinascita è la Ford 1949, dalle forme arrotondate e slanciate. È la prima a integrare i parafanghi nella carrozzeria. Nel 1949, grazie a lei, la Ford torna al secondo posto tra i costruttori statunitensi e vengono vendute oltre 800mila macchine, il numero più alto da vent'anni. Le contrapposizioni traumatiche per la conquista del vertice sono comunque a lungo una costante. Quando il fondatore Henry Ford, per esempio, decide che alla guida del gruppo deve andare il nipote Henry Ford II, la leggenda narra che Bennett, che non disdegna la compagnia di acclarati malavitosi - un lato del suo carattere che esercita anche un certo fascino sullo stesso Henry - e un fedele della famiglia famiglia Ford si sono addirittura affrontati pistole in pugno (senza sparare!) nei corridoi dell'azienda. Il primo cambio di leadership indolore arriva soltanto nel 1985, allorché Don Peterson succede a Phil Caldwell al comando della corazzata di Detroit. Anche il mitico Lee Iacocca, forse il più noto manager automobilistico americano di tutti i tempi, lascia la Ford sbattendo la porta, dopo averla pilotata dal 1970 al 1978, in seguito a forti contrasti con Henry Ford II. Il quale può peraltro fregiarsi di un rilevante primato commerciale: è infatti sotto il suo lungo regno che nasce la leggenda del suo il best-seller sempreverde di casa Ford, per anni in vetta alle classifiche di vendita delle auto. Si tratta in realtà di un pick up. Anzi, di una famiglia di pick up, la Serie F. Il pubblico italiano, della numerosa famiglia di "heavy trucks" denominata F Series negli Stati Uniti, conosce direttamente soltanto il Ranger: che sulle strade d'Europa appare come un massiccio furgone con il cassone aperto ma che in America rappresenta invece la fascia di veicoli più piccoli della Serie F. Il primo esponente della famiglia F si chiama F-1 ed esordisce nel gennaio del 1948. Mezzo perfetto per la vita di campagna, ma ideale pure per usi privati e per commerciale e adottato da centinaia di amministrazio-



1

La testimonianza di Bill Ford

Il 16 giugno del 1903, un trentanovenne uomo d'affari di nome Henry Ford fondò un'azienda per la costruzione e la vendita di automobili. Il suo piano aziendale era semplice: voleva migliorare la vita delle persone producendo automobili alla portata della famiglia media. Per costruire un'auto destinata a quella che lui chiamava "la grande moltitudine", Ford lavorò a una serie di auto a basso costo migliorandone progressivamente il design. Infine, nel 1908 introdusse il suo capolavoro, il Modello T. In pochi anni, Ford aveva introdotto la catena di montaggio e un salario di 5 dollari al giorno, producendo innovazioni che aiutarono a creare e a definire l'era industriale. Per la prima volta, i lavoratori condividevano gli stessi obiettivi di produttività e potevano comprare i prodotti che loro stessi fabbricavano. Questa incredibile combinazione di visione, processo e prodotto mise il mondo sulle ruote e diede inizio alla vita moderna come la conosciamo noi oggi. Quando ho iniziato a lavorare per Ford Motor Company trent'anni fa, volevo dare il mio contributo a questa importante eredità e rinnovarla per affrontare le sfide della vita moderna. L'intento del mio bisnonno era quello di offrire un mezzo di trasporto economicamente accessibile al mondo. Io voglio riportare quell'obiettivo al XXI secolo fornendo un mezzo di trasporto accessibile da ogni punto di vista: sociale, ambientale ed economico. Il nostro obiettivo è quello di produrre veicoli che offrano libertà di movimento senza compromettere la capacità delle future generazioni di soddisfare le proprie esigenze. La nostra società è diventata un'icona globale migliorando la vita delle persone e rendendo il loro mondo un posto migliore. Col tempo, vogliamo fare il grande salto in avanti offrendo ai nostri clienti un mezzo di trasporto personale davvero sostenibile.

Executive chairman Ford Motor Company

La strategia *Le cessioni eccellenti*

La cessione delle prestigiose marche britanniche Aston Martin, Jaguar e Land Rover e la messa in vendita della svedese Volvo, con la dissoluzione di quello che viene orgogliosamente chiamato Premium Automotive Group, è la conseguenza più evidente della strategia lanciata nel 2007 e identificata nella parola d'ordine One Ford. L'obiettivo è di costruire un numero maggiore di veicoli a livello mondiale utilizzando in modo sempre più massiccio piattaforme condivise, col risultato di ridurre i costi e usare componenti e sistemi comuni. Una scelta ovviamente influenzata dai drammatici mutamenti della domanda e dei volumi. Secondo il piano One Ford, che di fatto concentra l'attività sullo storico marchio Ford a livello globale (con l'eccezione dei brand Lincoln e Mercury sul mercato nordamericano), il gruppo di Detroit deve produrre oltre un milione di veicoli l'anno a livello mondiale sulla piattaforma del segmento B e circa due milioni sulla piattaforma del segmento C. In tutto il mondo cresce sui mercati il peso delle vetture delle categorie della Focus e della Fiesta e Ford sta strategicamente "ritarandosi" su questi segmenti. La nuova Fiesta, la cui produzione è cominciata nel 2008 a Colonia, in Germania, ben rappresenta la filosofia One Ford anche in tema di prodotto globale. Entro l'inizio del 2010, la macchina del segmento B che deve battersi praticamente ovunque viene costruita anche in Spagna e in Cina, in Tailandia e in Messico ***(nella foto, l'ultima generazione della Fiesta).***

Ford

1. La Fab1 concept di Lady Penelope Creighton-Ward, della serie televisiva Thunderbirds
2. Marilyn Monroe e Arthur Miller su una Thunderbird nel giugno del '56

ni e società pubbliche, con una linea assai più moderna dei rudi camioncini anteguerra e dotato di una cabina assai più confortevole, l'F-1 diviene rapidamente il mezzo a motore più comprato degli States nonché il capostipite di una longeva famiglia di versatili pick up.

DEBUTTA LA THUNDERBIRD

La produzione, inizialmente affidata alle fabbriche di Atlanta, in Georgia, e di Norfolk, in Virginia, si espande rapidamente ad altre 14 impianti del gruppo. Già nell'anno del debutto la produzione è di 290 mila unità: dal 1929 la Ford non costruisce così tanti camioncini. Dall'F-1, che ha una capacità di carico di mezza tonnellate, la gamma si estende fino all'F-8, che di tonnellate ne può trasportare molte di più. A cinquant'anni dalla nascita del primo F-1, la Serie-F sorpassa la Ford Model T e il Maggiolino della tedesca Volkswagen e diventa la più venduta nella storia dell'automobile. È una leadership a cui la Ford tiene molto ma su cui non tutti sono d'accordo: giacché, mentre il mitico Beetle della Volkswagen e la storica Model T sono effettivamente delle vetture, la Serie F è, appunto, una serie, quasi una linea di veicoli all'interno della gamma Ford. Senza dimenticare che, nel Vecchio continente, in tanti considerano i pick up, specie quelli grossi (e parecchi F- Series sono enormi!), appartenenti alla categoria dei camion, più che delle auto.

Nessuno può invece dubitare che la celeberrima Thunderbird è una macchina, e che macchina. Il 20 febbraio del 1954, al primo salone dell'auto di Detroit dopo la Seconda guerra mondiale, viene svelata al pubblico la Thunderbird, una delle macchine più importanti nella storia della marca. Non tanto dal punto di vista quantitativo quanto per l'immagine e perché è il sogno a quattro ruote di milioni di americani. È lei, l'affascinante due posti dall'aspetto sfrontato, a risvegliare il desiderio di vetture sportive dopo un lungo periodo di sacrifici economici legati allo sforzo bellico. In commercio dall'ottobre successivo, spinta da un 8 cilindri da 198 cavalli, viene declinata in tante versioni - dal coupé alla berlina - e rimane con alterne fortune in produzione per mezzo secolo, venduta in 4,25 milioni di pezzi, anche se è tra il 1956 e il 1966 che vive il proprio momento d'oro. Nel 1963, la Ford dedica una serie speciale di Thunderbird alla principessa Grace di Monaco: 2mila vetture tutte bianche, con l'interno in pelle bianca e il tettuccio marrone. Di enorme fascino è pure la Ford GT, diventata famosa come GT 40 (per l'altezza da terra, di appena 40 pollici). Deluso per non essere riuscito a comprare la Ferrari dopo una lunga trattativa con Enzo Ferrari, Henry II chiede ai suoi tecnici di realizzare un'auto capace di battere in pista le macchine di Maranello. Nel 1966, tre Ford GT terminano ai primi tre posti la famosa 24 di Le Mans. Nei tre anni successivi, la GT vince a Le Mans. Una vendetta sportiva in grande stile. Pur essendo una marca generalista, nel suo album annovera altre sportive dal forte impatto emotivo, spesso protagoniste nelle pellicole hollywoodiane, come la Mustang e la Gran Torino, tornata prepotentemente alla ribalta grazie all'omonimo film di Clint Eastwood, uscito nel 2009.

Nel 1967 nasce la Ford Europe e la rivalità anglo-tedesca in seno al gruppo termina. La prima vettura del nuovo corso è la Escort, che sostituisce la fortunata Anglia. L'anno dopo debutta l'affascinante Capri, che nella versione più agguerrita, col motore V6 di 3 litri, diventa la macchina Ford più veloce mai venduta in Gran Bretagna. L'evoluzione del gruppo prosegue anche a colpi di shopping. La prima acquisizione, quella della Lincoln, risale addirit-

1

2

tura al 1922. Via via, entrano a far parte del gruppo, integralmente o parzialmente, la giapponese Mazda, la svedese Volvo, la britannica Aston Martin. Nel 2000, il segmento delle auto premium che fanno capo al gruppo americano si arricchisce di un pezzo da novanta: per 3 miliardi di euro la Ford acquista dal gruppo Bmw la britannica Land Rover, la marca più nota nel settore del fuoristrada.

ADDIO JAGUAR E LAND ROVER

L'azienda cara ai countrymen del Regno Unito non ci sta molto, però, nel sistema Ford: all'inizio del 2008, insieme all'altra leggenda dell'automobilismo inglese, la Jaguar, viene infatti venduta al gruppo indiano Tata Motors. Un passaggio che vale circa 2,3 miliardi di dollari. Dice nell'occasione il presidente e amministratore delegato di Ford Motor Company, Alan Mulally, insediato al vertice nel 2006, dopo l'abbandono di William Clay Ford, il pronipote del fondatore abbattuto da un rosso in bilancio di 12,7 miliardi di dollari: «Jaguar e Land Rover sono due marchi straordinari. Per Ford, tuttavia, è giunto il momento di concentrarsi sull'integrazione globale del marchio, mettendo in atto il piano di realizzazione di una Ford Motor Company forte e in grado di assicurare una crescita remunerativa per tutti». La vendita dei due gioielli della corona britannica a un gruppo indiano avviene prima dello scoppio della crisi finanziaria-economica che, a partire dall'estate del 2008, danneggia duramente l'insieme dell'industria automobilistica mondiale. Una choc che colpisce inizialmente soprattutto le Tre Big di Detroit. Del terzetto, però, la Ford, l'unica rimasta sotto il controllo della famiglia fondatrice, è quella che appare più in grado di risollevarsi con le proprie forze. La Ford è, inoltre, quella ad aver provato a contrastare il predominio di Toyota e Honda nel futuribile segmento delle ibride. Inoltre, ha basi solide ed eccellenti quote di mercato nel Vecchio continente, dove la Fiesta regge da decenni la competizione con le altre utilitarie europee e la Focus è spesso in grado di tenere testa persino alla regina delle compatte, la Volkswagen Golf.

Maurizio Maggi

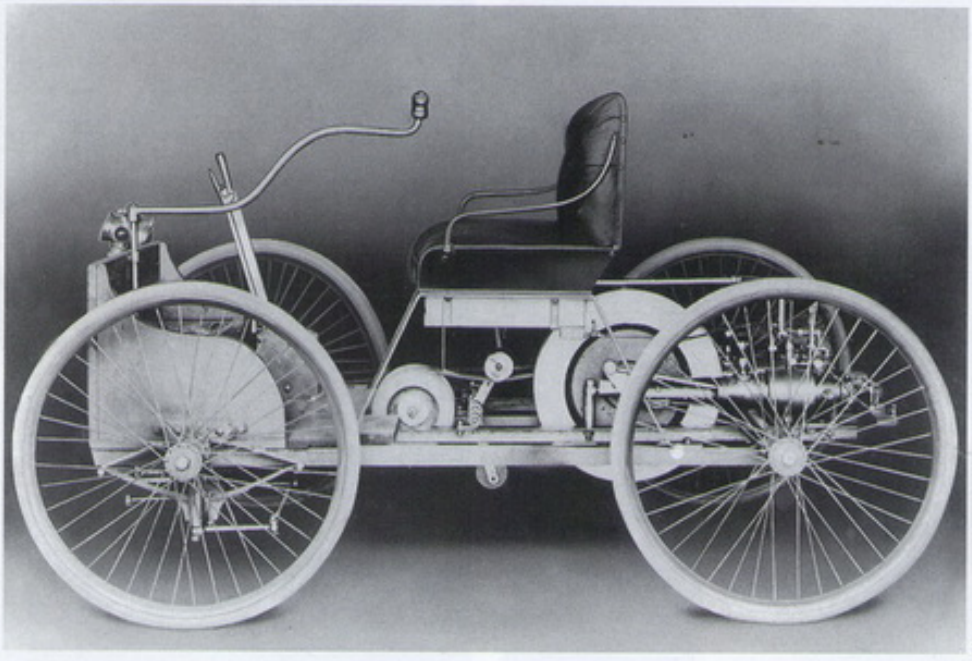
www.ford.com
21500 Oakwood Blvd, Dearborn, Michigan

Quadricycle

Produzione 1896 - 1901
Carrozzeria Runabout

1. La Quadricycle, il primo veicolo a motore costruito dalla Ford nel 1896
2. La Ford Quadricycle in un'immagine d'epoca. Il veicolo ha un motore bilindrico di 1,1 litri

Quattro grandi ruote da bicicletta, due posti affiancati ed una "cloche" per imprimere la direzione al veicolo. Più che ad un'automobile la Ford Quadricycle assomiglia ad uno dei tanti risciò a pedali che oggi si possono prendere a noleggio in alcune località turistiche. Solo che al posto dei pedali ha un motore bicilindrico di 1,1 litri. Eppure, per quanto strano può sembrare, questa è la prima automobile costruita e venduta da quella che poi diventa una delle maggiori industrie del mondo. La Quadricycle che il 4 giugno 1896 si avventura per la prima volta lungo la Bagley Avenue di Detroit è il primo veicolo a motore costruito da Henry Ford, un giovane ingegnere di origini irlandesi, all'epoca impiegato presso la Edison Illuminating Company. Per cinque anni Ford dedica ogni ora libera alla messa a punto del suo primo motore a combustione interna e del veicolo su cui montarlo. Il propulsore è un bicilindrico costruito con scarti delle officine Edison, mentre la trasmissione è realizzata con cinghie in pelle. Per il telaio Ford invece fa ricorso ad una sorta di carrozzella equipaggiata con quattro robuste ruote da bicicletta. L'ultimo ostacolo imprevisto che deve affrontare è la porta dell'officina improvvisata dove dà corpo al Quadricycle: un paio di colpi d'ascia ben assestati e la Quadricycle può uscire per la prima volta all'aperto. Dopo aver percorso oltre mille miglia, fondamentali per capire tutti gli aspetti del nuovo mezzo di trasporto che si sta affermando in Europa e negli Stati Uniti, Henry Ford cede la Quadricycle per 200 dollari a un certo Charles Ainsley di Detroit che diventa automaticamente il primo cliente della Casa americana.



1

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... nd
Larghezza ..... nd
Altezza ..... nd

POSTI 2

PORTE ..... assenti

PESO ..... 230 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1050 cc
Cilindri 2
Potenza ..... 4 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 2 marce

FRENI
Anteriore ..... nd
Posteriore ..... nd

VELOCITÀ MASSIMA ..... 35 km/h

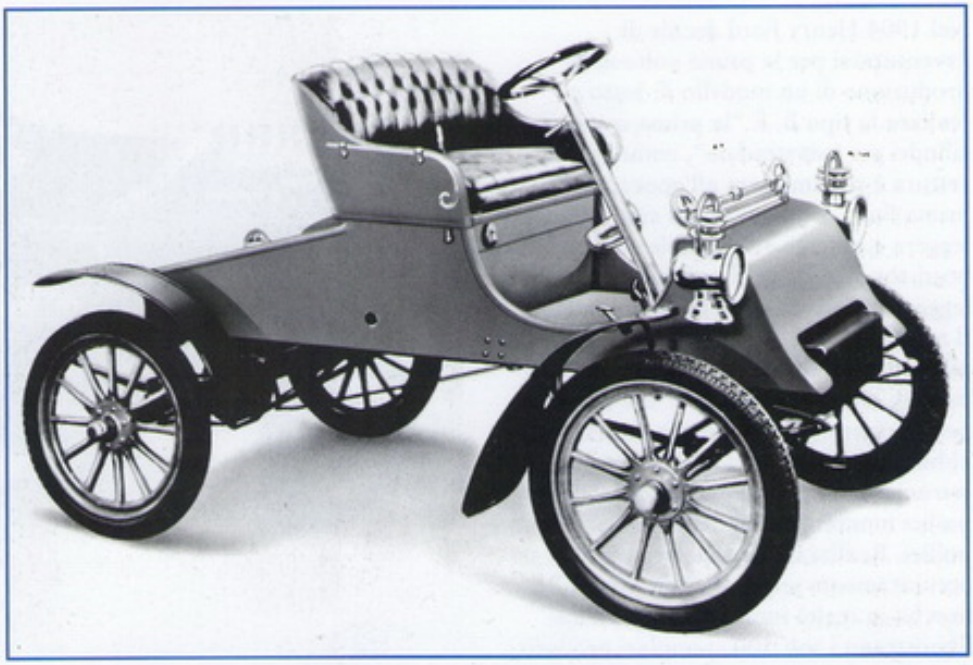
PREZZO ..... Dollari 200

Tipo A

Produzione 1903 - 1904
Carrozzeria Runabout - Tonneau

1. La Ford Tipo A del 1903, primo veicolo a motore prodotto dalla Casa americana
2. La Ford Tipo A con la capote alzata: si tratta della versione runabout a due posti

Se la Quadricycle è il primo veicolo a motore prodotto e venduto da Henry Ford, la Tipo A del 1903 è il primo ad avere l'aspetto di un'auto: carrozzeria aperta, 2-4 posti, quattro robuste ruote automobilistiche (non da bicicletta come sulla Quadricycle). Il motore a 2 cilindri orizzontali contrapposti di 1667 cc raffreddato ad acqua sviluppa 8 Cv ed è alloggiato sotto i sedili. Il cambio a 2 rapporti è collegato ad una trasmissione a catena. La vettura viene inizialmente proposta in versione runabout a 2 posti con capote ripiegabile. In seguito, con un sovrapprezzo di 100 dollari, è disponibile anche una versione tonneau con ulteriori 2 posti di fortuna. Tutte le Ford A sono realizzate solo in rosso. Il costruttore americano la reclamizza fin dall'esordio sul mercato come "l'automobile più affidabile mondo".



1

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... nd
Larghezza ..... nd
Altezza ..... nd

POSTI ..... 2+2

PORTE ..... assenti

PESO ..... 562 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1667 cc
Cilindri 2
Potenza ..... 8 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 2 marce

FRENI
Anteriore ..... nd
Posteriore ..... a tamburo

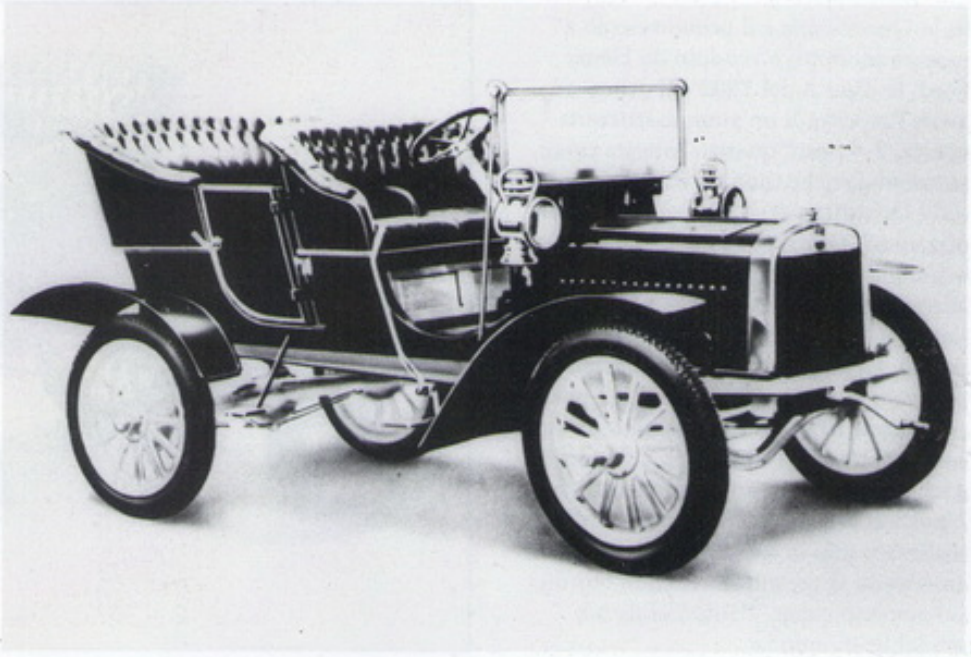
VELOCITÀ MASSIMA ..... 72 km/h

PREZZO ..... Dollari 750

Model B

Produzione 1904 - 1905
Carrozzeria Tonneau

Nel 1904 Henry Ford decide di avventurarsi per la prima volta nella produzione di un modello di lusso e realizza la tipo B. È "la prima quattro cilindri per uso stradale", come la vettura è reclamizzata all'epoca, e la prima Ford con motore a 4 cilindri; una leggera e potente automobile a quattro posti sopra ai quali si può stendere una leggera capote priva di finestrini laterali. Il motore di 4,6 litri è alloggiato davanti all'abitacolo, sotto ad un vero e proprio cofano, dietro al radiatore: una novità per il costruttore americano. Ad esso è abbinato un cambio a due marce avanti e retromarcia. Le ruote in legno da 32 pollici montano pneumatici da 3,5 pollici. Realizzata con materiali accuratamente selezionati, la Model B non ha in realtà molto successo, come dimostrano i soli 500 esemplari prodotti in due anni. La principale spiegazione di questo parziale fallimento commerciale va ricercata, secondo gli esperti dell'epoca, soprattutto nel prezzo troppo elevato (2.000 dollari): più del doppio rispetto a quello della contemporanea, ma meno potente bicilindrica tipo C.



1

2

3

1. La Ford Model B, la prima vettura Ford con motore a quattro cilindri
2. Nei due sedili della Ford Model B possono alloggiare tre passeggeri più il conducente. Da notare la leggera ed elegante capote
3. Particolare della Ford Model B: la ruota in legno, da 32 pollici e 12 raggi, monta un pneumatico da 3,5 pollici

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... nd
Larghezza ..... nd
Altezza ..... nd

POSTI 4

PORTE ..... assenti

PESO ..... 772 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4591 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 24 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 2 marce

FRENI
Anteriore ..... assente
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 65 km/h

PREZZO ..... Dollari 2.000

Model C

Produzione 1904 - 1905
Carrozzeria Runabout - Tonneau

La Ford C del 1904 è sostanzialmente una versione aggiornata della tipo A presentata l'anno precedente, di cui conserva gran parte della meccanica a cominciare dal motore a 2 cilindri orizzontali contrapposti di 1667 cc raffreddato ad acqua da 8 Cv (successivamente potenziato a 10 Cv) e dal cambio epicicloidale a 2 rapporti è collegato ad una trasmissione a catena. In questo caso però il propulsore non è sistemato sotto ai sedili anteriori, bensì davanti all'abitacolo. Per farlo è necessario allungare il telaio di 15 centimetri. Le ruote in legno da 28 pollici sono equipaggiate con pneumatici da 3 pollici. Come nel caso della Tipo A, anche questo modello viene proposto con carrozzeria runabout a 2 posti oppure tonneau a 4 posti. La differenza di prezzo è di 100 dollari. Questa vettura risponde alla domanda del pubblico che ad un prezzo contenuto vuole un'automobile leggera, semplice e spaziosa, dotata di un motore adeguatamente potente che produce poche vibrazioni. Realizzata con i migliori materiali reperibili all'epoca, la Ford C è montata con grande accuratezza utilizzando componenti intercambiabili (cosa assai rara in un periodo in cui ognuna di esse viene solitamente realizzata artigianalmente e non esiste ancora la standardizzazione dei componenti). In due anni ne sono prodotti circa 800 esemplari.

1

2

1. La Ford Model C viene allestita con carrozzeria runabout a due posti o tonneau a quattro
2. Il motore della Ford C, da due cilindri, è sistemato davanti all'abitacolo

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... nd
Larghezza ..... nd
Altezza ..... nd

POSTI ..... 2 o 2+2

PORTE ..... assenti

PESO ..... 567 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1667 cc
Cilindri 2
Potenza ..... 8 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 2 marce

FRENI
Anteriore ..... assente
Posteriore ..... a tamburo

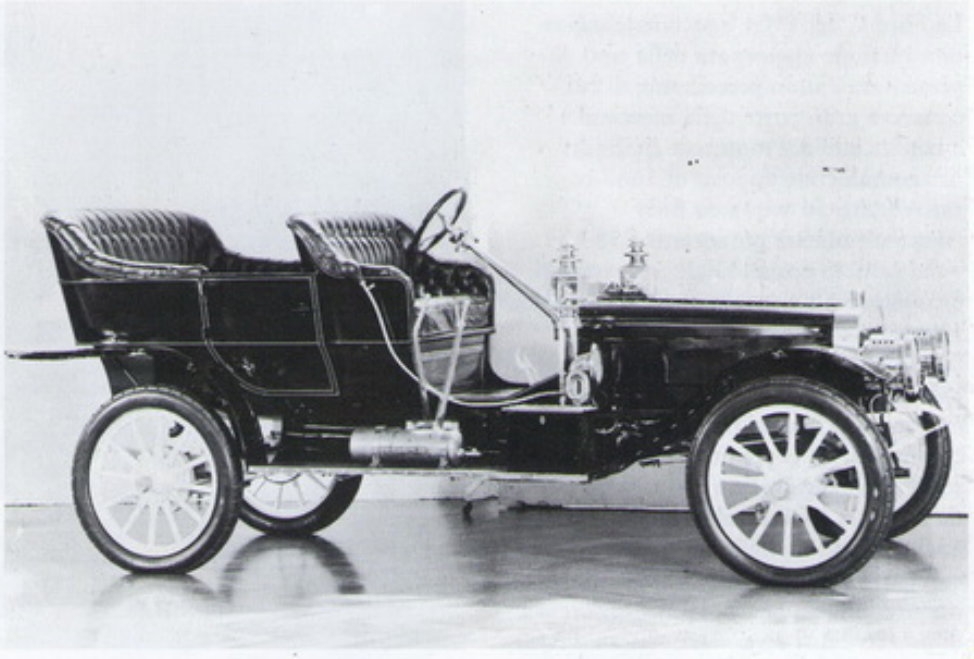
VELOCITÀ MASSIMA ..... 48 km/h

PREZZO ..... Dollari 850

Model K

Produzione 1906 - 1908
Carrozzeria Roadster - Tonneau

Spinto dagli azionisti, nel 1906 Henry Ford tenta malvolentieri un'altra volta la carta dell'automobile di lusso con la Model K. Per questo modello progetta appositamente un grande motore a 6 cilindri in linea di 6,8 litri, ma lo abbina al solito cambio a 2 marce che alla resa dei conti si rivela troppo debole ed inadeguato alla meccanica. La Ford Model K è peraltro una bella automobile con un passo di 2.900 millimetri, sospensioni a balestre (anteriori semiellittiche, posteriori ellittiche) e grandi ruote da 34 pollici proposta con carrozzeria roadster a 2 posti oppure tourer a 5 posti (con due porte per accedere al divanetto posteriore). Qualche problema tecnico di troppo ed il costo elevato (da 2.500 a 3.000 dollari, a seconda della carrozzeria e degli equipaggiamenti) ne limitano tuttavia la diffusione a circa 900 esemplari prodotti in tre anni. In seguito a questo insuccesso Alexander Malcomson (il socio che sostiene maggiormente la produzione di modelli di lusso) lascia la Ford che da allora non realizza più una 6 cilindri fino all'inizio degli anni Quaranta.



1

2

3

1. L'elegante Ford K, automobile di lusso progettata da Henry Ford
2. La versione roadster a due posti della Ford K
3. Nella versione tonneau la Ford K monta una leggera capotina per coprire l'abitacolo

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... nd
Larghezza ..... nd
Altezza ..... nd

POSTI 2/5

PORTE 2

PESO ..... 1.088 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 6793 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 40 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 2 marce

FRENI
Anteriore ..... nd
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 80 km/h

PREZZO ..... Dollari 2.500

Model N

Produzione 1906 - 1908
Carrozzeria Runabout

La Ford Model N del 1906 è una delle automobili (forse la prima) che contribuisce in modo determinante a definire l'immagine di marca del costruttore americano, che nei suoi primi anni di attività sperimenta con alterni successi sia la strada della produzione di modelli a basso costo che quella di automobili di lusso. Forte di un indiscutibile successo commerciale (7.000 esemplari venduti nel giro di tre anni), la tipo N connota infatti la marca americana come costruttore di automobili affidabili ed economiche. Tale è infatti la Ford Model N, una compatta runabout a 2 posti con capote pieghevole (passo 2.134 millimetri), proposta al concorrenziale prezzo di 500 dollari. Equipaggiata con un 4 cilindri di 2,6 litri da 18 Cv, è semplice, affidabile ed economica come sono molti altri successivi modelli Ford. Non a caso, ancora oggi viene considerata da molti il "prototipo" o meglio l'antesignana della celeberrima Model T che per decenni è l'icona della marca. Come la maggior parte delle automobili dell'epoca, anche la Ford Model N è realizzata sulla base di un semplice telaio d'acciaio sul quale sono montati gli organi meccanici e la carrozzeria. Le sospensioni anteriori sono ad assale rigido con balestra trasversale semiellittica, mentre quelle posteriori sono a balestre longitudinali semiellittiche; mentre le ruote sono da 28 pollici. La tipo N segna infine il definitivo abbandono dei motori bicilindrici da parte della Ford.

1

1. Una Ford N da esposizione
2. Un esemplare con carrozzeria runabout

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... nd
Larghezza ..... nd
Altezza ..... nd

POSTI 2/4

PORTE ..... assenti

PESO ..... 362 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2519 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 18 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 2 marce

FRENI
Anteriore ..... nd
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 65 km/h

PREZZO ..... Dollari 500

FOCUS
La Model N e la questione del prezzo

Un ottimo rapporto qualità/prezzo. Tutti i costruttori propongono al pubblico o semplicemente inseguono questo concetto. All'inizio del Novecento la Model N precorre felicemente questa strada, grazie ad una serie di brillanti intuizioni del suo costruttore. Per produrla in modo efficace ed economico l'azienda, ad esempio, installa speciali macchinari costati centinaia di migliaia di dollari e controlla che ogni singolo particolare corrisponda a ben precisi standard di produzione. In questo modo si sviluppa il concetto di "pezzo di ricambio" uguale all'originale.

Model T

Produzione 1908 - 1927
Carrozzeria Tourer - Roadster - Coupé - Landaulet

La Ford T, l'automobile che all'inizio del XX secolo, "mette l'America su quattro ruote" resta ancora oggi una tappa fondamentale della storia dell'automobile. Non solo perché per molti anni è quella costruita nel maggior numero di esemplari (15.007.033). Da qualsiasi punto la si osserva non si può fare a meno di concludere che la Lizzie, come viene presto soprannominata dai suoi molti sostenitori, fa scuola all'intera industria automobilistica mondiale. Basta pensare che Henry Ford la concepisce come un' "automobile globale" (un concetto che oggi sentiamo spesso) e che, proprio per sottolineare questa vocazione, non la presenta ufficialmente negli Stati Uniti, bensì al salone di Londra (novembre 1908). A decretarne un immediato e duraturo successo è, come sempre accade, il pubblico conquistato da un'automobile pratica e facile da guidare, ma soprattutto straordinariamente conveniente. La versione tourer (corrispondente all'italiana torpedo ovvero una vettura a 4-5 posti con carrozzeria aperta) viene posta in vendita a soli 850 dollari contro i 2.000-3.000 delle dirette concorrenti, prezzo che alla fine degli anni Venti, grazie alla maggiore efficienza produttiva e alle economie di scala, "precipita" addirittura al di sotto dei 300 dollari. Nel lungo termine però un ottimo prezzo non può essere considerato l'unico segreto di un successo di tali proporzioni. La Ford T è anche molto affidabile. Per questo modello viene realizzato un nuovo 4 cilindri a valvole laterali di 2,9 litri da 20 Cv (15 kilowatt) con testata smontabile ed albero motore con tre supporti. L'alimentazione è assicurata da un carburatore al quale la benzina arriva per gravità dal serbatoio posto sotto il sedile del guidatore, il quale può regolarne la miscela dall'interno dell'abitacolo. I progetti iniziali prevedono la possibilità di alimentare il motore a bioetanolo derivato dalla canapa, ma l'idea viene accantonata in considerazione del calo del prezzo del petrolio.
L'avviamento è inizialmente a manovella: quello elettrico, disponibile a richiesta dal 1919, divene di serie nel 1922. Quattro bobine, contenute in una cassetta di legno all'interno cruscotto, alimentano singolarmente ogni candela del motore. Un altro pregio della Ford T è la facilità d'uso. Il suo cambio epicicloidale a 2 marce permette infatti di inserire le marce in movimento senza premere la frizione. La manovra viene effettuata premendo un pedale che blocca attraverso un freno a nastro la corona del planetario corrispondente alla marcia desiderata. Per contenere i costi le sospensioni vengono semplificate al massimo: anteriori e posteriori ad assale rigido con balestra trasversale. I freni, infine, sono solo sulle ruote posteriori.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,404
Larghezza ..... m 1,676
Altezza ..... nd

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 680 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2884 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 20 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 2 marce

FRENI
Anteriore ..... nd
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 67 km/h

PREZZO ..... Dollari 850

1. La Ford T, la storica vettura che "mette l'America su quattro ruote"
2. La versione coupé della Ford Model T, uno dei possibili allestimenti della carrozzeria
3. Il frontale della Model T, con il celebre logo Ford che campeggia sulla calandra
4. La Ford Model T, con le sue quattro porte e i cinque posti, è molto comoda e semplice da guidare

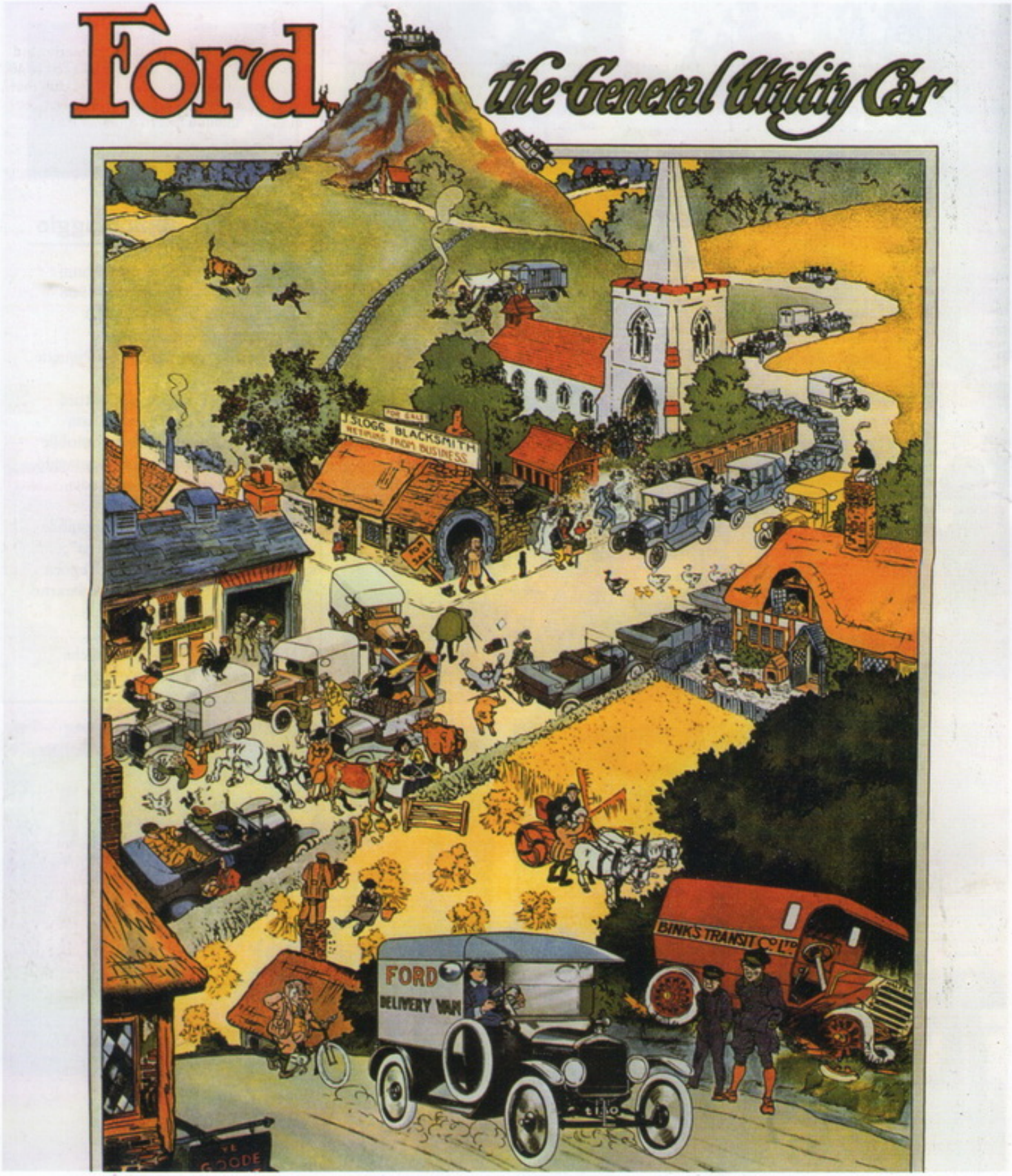
1

FOCUS
La catena di montaggio

La Ford T è costruita per 19 anni di seguito, dal 27 settembre 1908 al 27 maggio 1927. Nel 1910 la produzione è trasferita dallo storico stabilimento di Piquette Avenue nel nuovo impianto di Highland Park, dove, a partire dal 1914, può essere assemblata in soli 93 minuti. Prima automobile prodotta con la catena di montaggio, è anche la prima di classe media costruita con componenti intercambiabili. La T è "disponibile in qualsiasi colore purché nero", come recita la pubblicità dell'epoca (per contenerne i costi ed accelerarne i tempi di produzione), ma per determinati periodi (1908-1914 e 1926-1927) anche in blu, grigio, marrone e verde.

3

4


Ford
the General Utility Car
J. SLOGG. BLACKSMITH
RETIRING FROM BUSINESS
FOR SALE
FORD
DELIVERY VAN
BINKS TRANSIT Co Ltd

Model A

Produzione 1927 - 1931
Carrozzeria Tourer - Berlina - Phaeton

La Model A sostituisce la leggendaria Ford Model T. Monta un propulsore capace di 40 Cv che le permette di superare i 100 chilometri orari. È un grande successo: se ne vendono quasi 4 milioni e mezzo di esemplari

La Ford che sostituisce la leggendaria Model T non può essere un'automobile qualunque. Tale è pertanto la Model A, presentata alla fine del 1927. I contenuti di prodotto sono di tutto rilievo per l'epoca: motore a 4 cilindri di 3,3 litri da 40 Cv (30 kilowatt), accensione a spinterogeno, avviamento elettrico, cambio a 3 marce più retromarcia, frizione a disco, ammortizzatori e freni sulle quattro ruote. La vettura viene proposta a prezzi altamente competitivi, con cinque carrozzerie differenti per lo sviluppo delle quali ci si è ispirati a quelle della recentemente acquisita Lincoln. Nella gamma della Model A spiccano le berline Tudor (ovvero two doors, due porte) e Fordor (four doors, quattro porte). In poco più di un anno ne sono prodotte un milione di esemplari. L'iniziale ottimismo del costruttore americano deve però fare i conti con la Grande depressione del 1929 e con la spietata concorrenza delle Chevrolet a 6 cilindri e delle più economiche Plymouth. Al contrario di quanto fatto in precedenza con la Model T, Ford decide pertanto di seguire gli stessi usi della concorrenza e di aggiornare continuamente la Model A che, ad esempio, nel 1930 viene rivista e dotata di una carrozzeria più morbida nelle forme. Questo modello viene identificato con la sigla AN dove N sta per new (nuova). La produzione della Model A viene interrotta l'anno seguente dopo quasi 4,5 milioni di esemplari prodotti.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... nd
Larghezza ..... nd
Altezza ..... nd
POSTI 2/5
PORTE 2/4
PESO ..... nd
MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3277 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 40 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... 3 marce
FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA ..... 104 km/h
PREZZO ..... Dollari 495

FOCUS
Una gestazione difficile

La gestazione della Model A è lunga e difficile. Il nuovo modello deve sostituirne uno di enorme successo come la Model A. Non è quindi facile decidere se, come e quando abbandonarlo e soprattutto come sostituirlo. La battaglia coinvolge anche Edsel Ford, presidente della società nel 1919, e il padre Henry che resta comunque il punto di riferimento dell'azienda. Alcuni collaboratori abbandonano l'azienda in conseguenza dei dissidi scaturiti.
Alla fine però, il 20 ottobre 1927, la Model A è messa finalmente in produzione e il 2 dicembre dello stesso anno può essere presentata ufficialmente. Particolare curioso, per permettere la conversione degli impianti, gli stabilimenti Ford sono rimasti chiusi sei mesi senza però lasciar trapelare la notizia del nuovo modello.

V8

Produzione 1932 - 1939
Carrozzeria Berlina - Cabriolet - Station wagon

All'inizio degli anni Trenta alcune nuove soluzioni tecniche ed inediti processi di fusione permettono a Henry Ford di mettere in produzione nuovi motori a 8 cilindri a V e di offrire al pubblico una serie di vetture – note come Ford V8 - che hanno prezzo relativamente contenuto in considerazione della motorizzazione adottata. All'epoca i motori V8 non sono certo una novità al punto di vista tecnico. I costruttori sanno da tempo che questa configurazione consente di beneficiare delle minori vibrazioni, della maggiore fluidità di funzionamento e della facilità di avviamento tipiche dei motori plurifrazionati, contenendo al tempo stesso l'ingombro longitudinale rispetto ai motori con cilindri in linea. Ford riesce però a ricavare il monoblocco del suo V8 da un'unica fusione. Il propulsore non è particolarmente raffinato ma la semplificazione ottenuta permette di abbassarne notevolmente i costi di produzione e di farne negli anni seguenti uno dei motori costruiti nel maggior numero di unità. Il primo risultato di questo sviluppo è la realizzazione di una serie di automobili di fascia medio-alta che, presso il pubblico sono più semplicemente noti come Ford V8. Il primo di questi viene presentato nella primavera del 1932. La Ford Model 18, la cui sigla sottolinea proprio che si tratta della prima vettura con motore V8 (il numero 1 per "primo modello" ed il numero 8 per "8 cilindri"), è realizzata sulla base della più recente versione della Model A di cui conserva molte componenti meccaniche, inclusa la non più modernissima sospensione a balestra trasversale ed un telaio sul quale è possibile montare 14 carrozzerie differenti, tra le quali una station wagon con finiture esterne in legno. I prezzi variano da 460 a 650 dollari, solo una decina più della Model B con motore a 4 cilindri in linea. Per l'America che sta uscendo dalla grande recessione sono un importante argomento di vendita. Nel 1933 la Ford presenta la Model 40 dotata di un propulsore parzialmente rinnovato in alcune sue componenti interne, nel circuito di raffreddamento e nel sistema di accensione, ma soprattutto dotato di nuove testate che ne fanno salire la potenza da 65 Cv a 75 Cv. La vettura presenta anche un telaio rinforzato. Il motore Ford V8 trova ulteriori applicazioni sulla Model 40A del 1934 e soprattutto sulla Model 48 dell'anno seguente, che presenta una linea più arrotondata ed una serie di migliorie che ne aumentano il comfort.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... nd
Larghezza ..... nd
Altezza ..... nd
POSTI 2/5
PORTE 2/4
PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3621 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 65 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... 3 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA ..... 120 km/h
PREZZO ..... Dollari 460

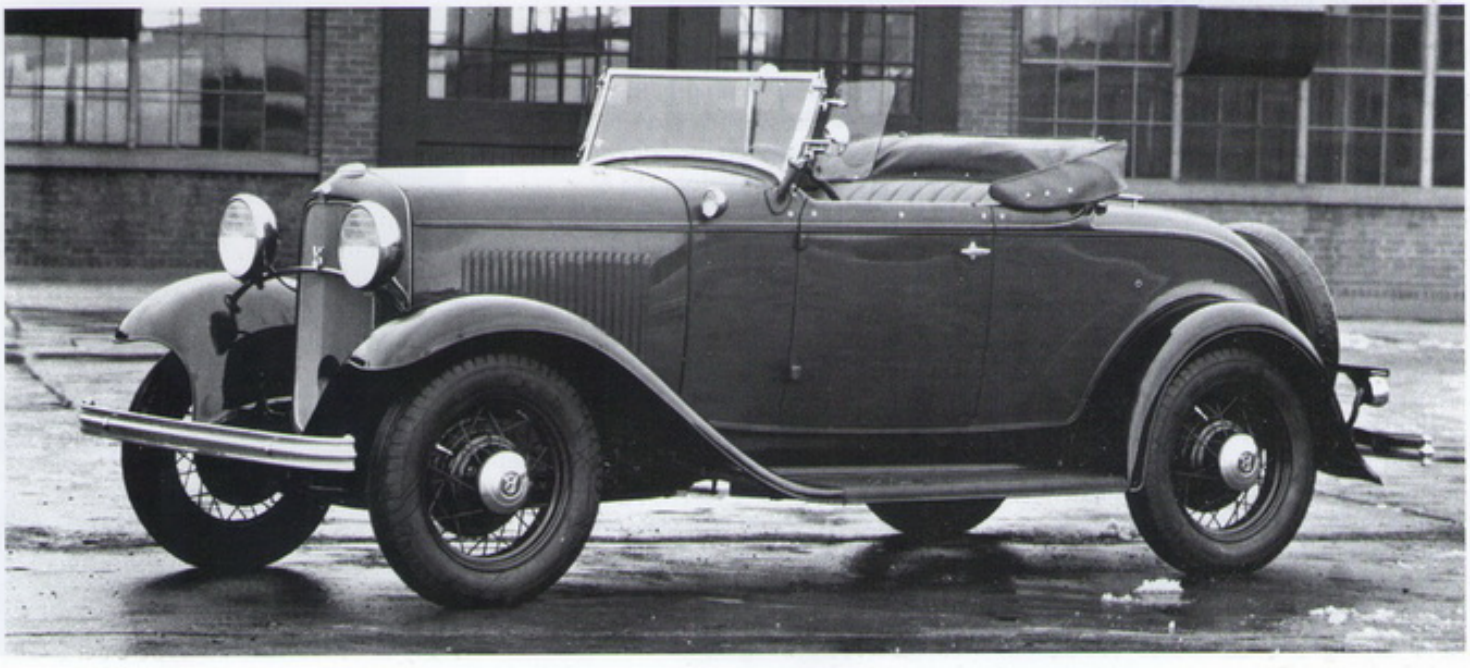
1. La Ford V8 prende il nome dal potente motore 8 cilindri a V da 3,6 litri
2. La versione cabriolet della Ford V8 con la capote abbassata

Nel 1937 viene realizzata una nuova Ford V8 (Model 74) equipaggiata con un 8 cilindri a V di cilindrata ridotta a 2228 cc che si affianca a quella con motore di 3621 cc, ma non ha molto successo e viene pesto abbandonata. I nuovi modelli si riconoscono esternamente per la mascherina inclinata a forma di V ed i fari inseriti nei parafanghi anteriori. Dall'anno successivo, come tutti i modelli Ford, anche le V8 sono disponibili in allestimento Standard e De Luxe. Le prime sono disponibile con motore da 60 Cv oppure da 85 Cv, le seconde solo con quello da 85 Cv. Le Ford V8 godono di una buona notorietà e diffusione anche sul mercato francese dove sono assemblate e vendute come Ford V8-18, Ford V8-40 e via dicendo. Ad esse sono legate le vittorie assolute conquistate nei Rally di Montecarlo del 1936 e del 1938.

1

LA TECNICA

La V8 non rappresenta in termini assoluti l'esordio della configurazione con 8 cilindri a V in campo automobilistico, ma alla Ford va comunque il merito di aver reso questo tipo di motore più semplice e producibile a costi contenuti più di quanto è fatto in precedenza. Il concetto è quello di ottenere gli stessi vantaggi in termini di fluidità di funzionamento e di assenza di vibrazioni di un 8 cilindri in linea ma con un ingombro in lunghezza nettamente inferiore; Ford semplifica poi la struttura con la soluzione del blocco cilindri ottenuto con un'unica fusione e teste con valvole laterali.



2

Taunus

Produzione 1939 - 1982
Carrozzeria Berlina - Station wagon

Alla vigilia della Seconda guerra mondiale l'emanazione tedesca del gruppo Ford adotta per la prima volta il nome Taunus per contraddistinguere un modello di sua produzione. Il nome viene successivamente ripreso con successo nel dopoguerra per una serie di vetture che per molti anni sono il principale prodotto della Ford Werke. La vettura del 1939 (Taunus G73A) è un'evoluzione del precedente modello Eifel di cui conserva il motore di 1,2 litri abbinato ad un telaio allungato e ad una più moderna carrozzeria berlina a 2 porte. La produzione, interrotta nel 1942 a causa della guerra, viene ripresa nel 1948 con una modello rivisitato nel frontale che resta in produzione fino al 1952. Ed a questo punto comincia il vero successo della Ford Taunus. Quell'anno la Casa tedesca presenta infatti la 12 M, una vettura compatta la cui linea, originale e squadrata, risente palesemente delle influenze stilistiche della Casa madre statunitense. All'originale propulsore a valvole laterale di 1,2 litri, potenziato a 38 Cv, è affiancato un motore di 1,5 litri da 55 Cv. La formula rappresentata da un design vagamente americaneggiante associato a dimensioni europee si rivela ben presto vincente. Da allora la Ford Taunus è periodicamente aggiornata e, se da un lato perde progressivamente parte della sua originale impronta stilistica made in Usa (a cominciare da elementi come la carrozzeria bicolore, l'abbondanza di cromature ed i pneumatici con banda bianca) per assumere una connotazione estetica sempre più europea, dall'altro segue il crescente benessere del pubblico europeo, offrendo motorizzazioni di maggior cilindrata e soluzioni tecnicamente sempre più raffinate. Nel 1957 è presentata una prima edizione della 17 M, equipaggiata con un motore di 1698 cc che sviluppa 60 Cv, ma soprattutto, nel 1962, la Taunus 12 M riceve un inedito 4 cilindri con cilindri disposti a V che si rivela molto indovinato. Su questo modello debutta anche la trazione anteriore che è disponibile fino al 1970 anche sulla 15 M. Nel frattempo la Casa continua a sviluppare i motore con cilindri a V. Nel 1964 inserisce nella gamma Taunus la versione 20 M equipaggiata con un 6 cilindri a V di 2000 cc da 85 Cv e nel 1968 la 26 M con motore di 2550 cc da 125 Cv. La Ford Taunus e la Ford Cortina (prodotta dalla filiazione inglese) cominciano ad avere un sempre maggior numero di soluzioni tecniche comuni e nel 1976 si arriva alla completa integrazione dei due modelli che proprio a partire da quell'anno possiedono anche la stessa estetica.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,080
Larghezza ..... m 1,485
Altezza ..... m 1,600

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 840 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1172 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 34 Cv

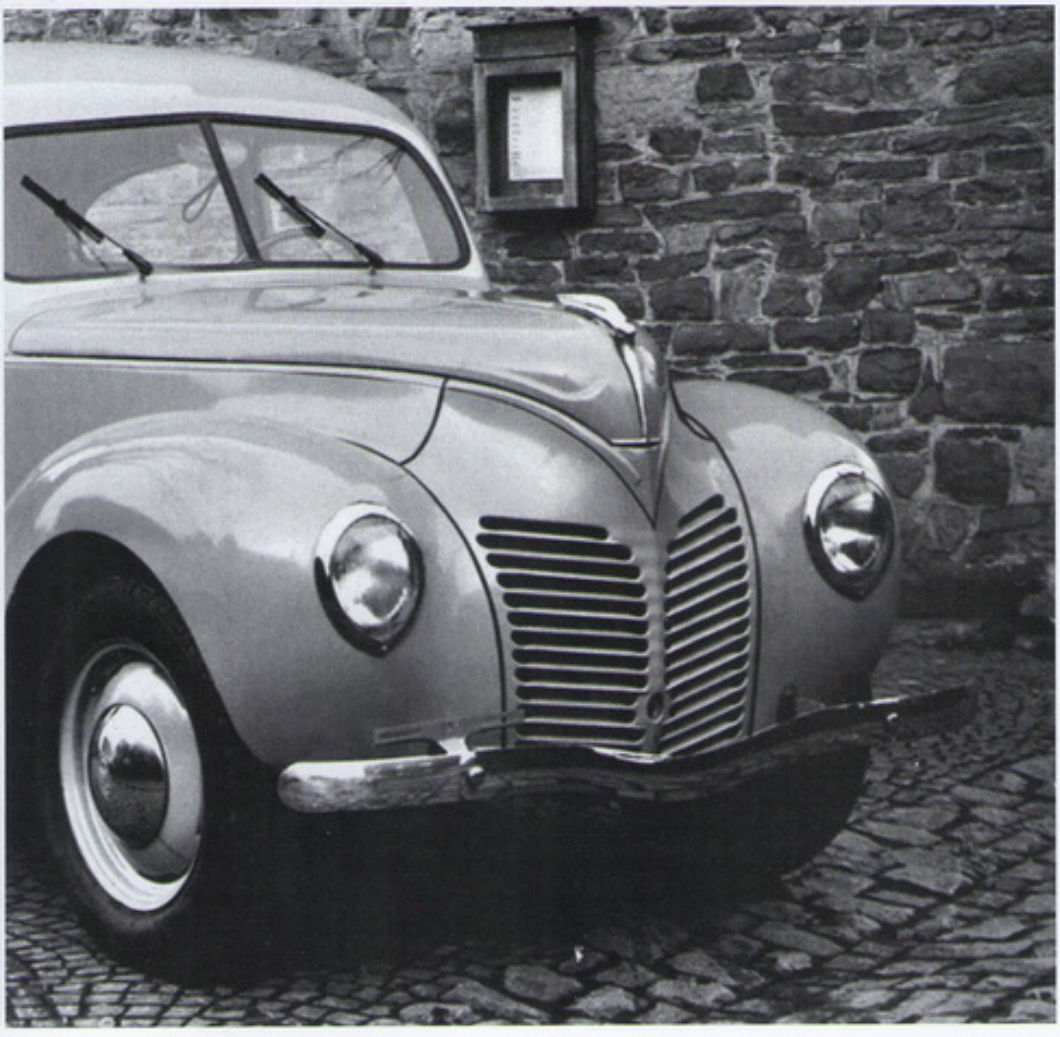
TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... nd



1. La prima Taunus, uno dei modelli più longevi e di maggior successo della Ford
2. Una versione anni Cinquanta della Ford Taunus
3. Una Ford Taunus degli anni Sessanta con carrozzeria bicolore. L'auto rimane in produzione dal 1939 al 1982

FOCUS

Capolavori tedeschi

La sigla che completa il nome delle Ford Taunus (12 M, ad esempio) indica la cilindrata del motore e la parola tedesca Meisterwerk ovvero capolavoro. Dagli anni Sessanta la gamma Taunus è praticamente sdoppiata: la 12 M e 15 M sono inserite nel segmento medio, mentre le 17 M, 20 M e 26 M in quello superiore. Dal 1970 il nome Taunus è completato dalle lettere TC.

Anglia

Produzione 1939 - 1968
Carrozzeria Berlina - Station wagon

Negli anni Trenta la filiazione inglese della Ford si impegna nella produzione di automobili di categoria medio-bassa destinate ad un'ampia fascia di pubblico. Nel 1939 l'espressione finale di questo lavoro di sviluppo è l'Anglia, il cui nome contraddistingue fino alla fine degli anni Sessanta cinque differenti generazioni di modelli Ford della stessa categoria. La prima Ford Anglia (serie E04A) è un aggiornamento della precedente Ford 7Y. Si tratta di una semplice ed economica berlina a 2 porte con una grande mascherina verticale, disponibile nel solo colore nero ed equipaggiata con un motore di 993 cc (oppure con uno di 1172 cc per alcuni mercati d'esportazione). Nonostante le problematiche produttive legate alla Seconda guerra mondiale è prodotta fino al 1948 in 55.807 esemplari. La seconda serie (E494A) è una essenzialmente una rivisitazione della prima, dalla quale si distingue per l'estetica aggiornata (nuova mascherina inclinata a due lobi) e la maggiore lunghezza della carrozzeria. È prodotta in 108.878 esemplari fino al 1953, dopodiché continua ad essere costruita per altri sei anni come Ford Popular. La Ford Anglia del 1953 (100E) rappresenta un importante cambio di direzione rispetto al modello precedente. Oltre ad adottare il motore di 1,2 litri a valvole laterali, ha una più moderna e squadrata carrozzeria 2 porte / tre volumi (le versioni a 4 porte sono vendute con il nome di Ford Perfect). È prodotta (anche in versione station wagon) in 345.841 esemplari fino al 1959. La quarta serie (105E) è senza dubbio quella di maggior successo. Non solo perché in seguito compare nel film *Harry Potter e la camera dei segreti*. Presentata nel 1959 e prodotta in 1.004.737 fino al 1967, ha un design molto originale che risente dei modelli americani dell'epoca. Oltre al frontale molto spiovente e alle pinne posteriori, presenta infatti un personalissimo lunotto posteriore inclinato all'indietro verso l'alto che da a questo modello un'immagine molto ben definita. Dal punto di vista meccanico va segnalata l'adozione di un inedito 4 cilindri in linea a valvole in testa di 997 cc a corsa cortissima (alesaggio/corsa: 80,96 x 48,40 millimetri) che si dimostra particolarmente valido all'impiego agonistico. Nuovo per le Ford inglesi è anche il cambio manuale a 4 marce. A questo modello viene affiancata nel 1962 la Ford Anglia Super (123E) che sostituisce intera gamma Popular. Equipaggiata con un motore di 1198 cc, si riconosce esternamente per i paraurti cromati ed i pneumatici con bande di colore bianco. È prodotta fino al 1967 in 79.223 esemplari. Al salone di Torino del 1964 la OSI (Officine Stampaggi Industriali) presenta la Anglia Torino disegnata da Michelotti e caratterizzata da una linea moderna e squadrata ma più convenzionale. La vettura, riservata al mercato italiano, è prodotta in poco più di 10.000 esemplari fino al 1969.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,860
Larghezza ..... m 1,450
Altezza ..... m 1,600

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 750 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 933 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 24 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

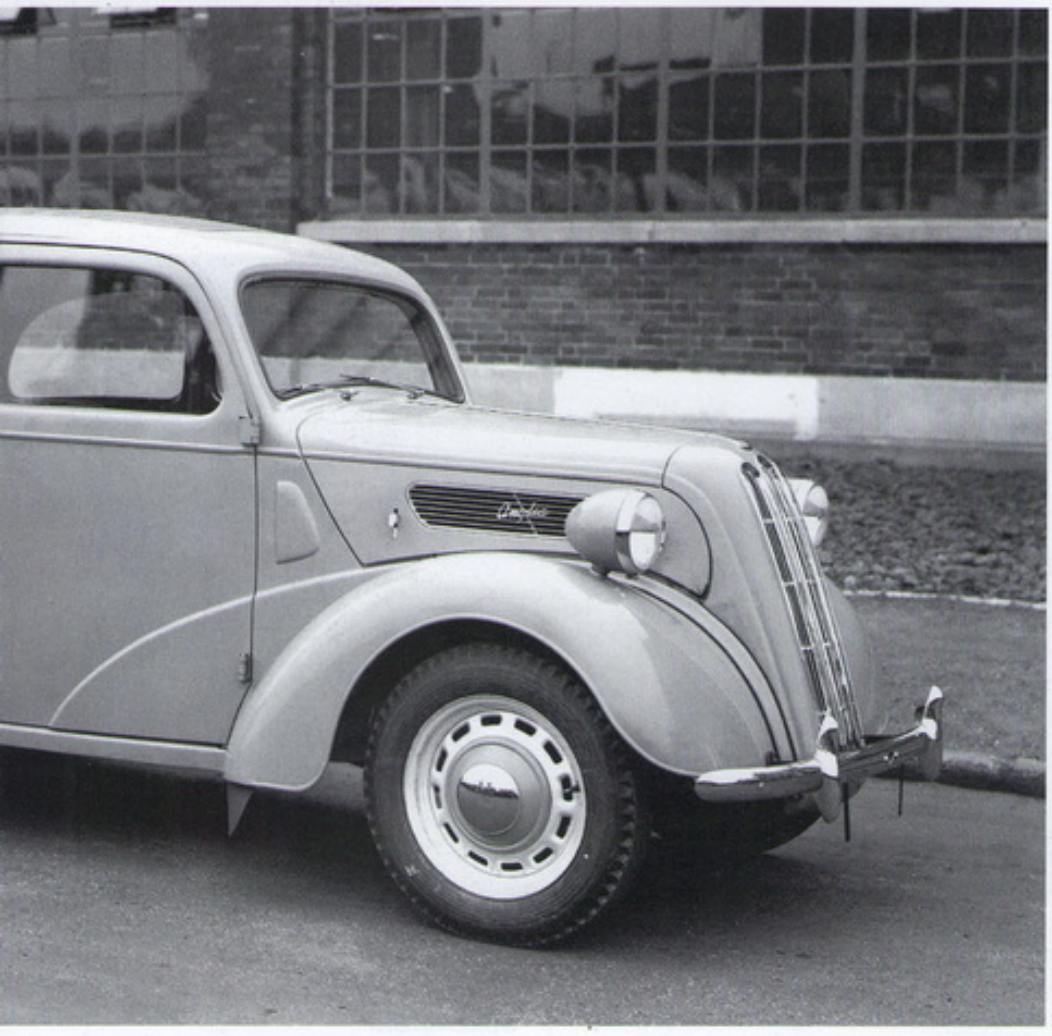
CAMBIO ..... 3 marce

FRENI
Anteriore ..... nd
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 85 km/h

PREZZO ..... nd

2



1. La seconda versione della Ford Anglia, una vettura familiare destinata al mercato britannico
2. Tra il 1953 e il 1959 viene prodotta una nuova versione della Ford Anglia, caratterizzata da una carrozzeria più moderna e squadrata
3. La Ford Anglia del 1959, il modello più famoso

LA TECNICA

Sulla base del motore della Ford Anglia 105E il preparatore inglese Cosworth sviluppa i plurivittorisi 4 cilindri tipo MAE (Modified Anglia Engine) che nella prima metà degli anni Sessanta ottengono numerose affermazioni in varie categorie e soprattutto nelle gare di Formula Junior e di Formula 3. Per la prima è realizzata inizialmente una versione potenziata del motore di 997 cc (la cui potenza sale dai 55 Cv dell'unità di serie a 75 Cv a 8.000 giri al minuto) e quindi una versione maggiorata a 1098 cc (ottenuta portando l'alesaggio a 84,5 millimetri) che sviluppa 105 Cv a 8.800 giri al minuto. Per la Formula 3 viene invece approntata una versione rinnovata di 114 Cv che per molti anni domina la categoria.

3

Zephyr

Produzione 1950 - 1972
Carrozzeria Berlina - Cabriolet

1. La Zephyr, una vettura molto popolare, ammiraglia della gamma Ford per quasi un quarto di secolo
2. La versione cabriolet della seconda serie della Ford Zephyr (Mark II) del 1956

1

Al salone di Londra del 1950 la Ford inglese presenta la berlina Zephyr Six (o Mark I), prima versione di un'automobile che per quasi un quarto di secolo è l'ammiraglia della sua gamma. La moderna carrozzeria a 4 porte con parafanghi integrati di stile vagamente americaneggiante cela sospensioni anteriori indipendenti ed un 6 cilindri in linea di 2,3 litri a valvole in testa da 69 Cv. Nel 1953 questa vettura si impone nel Rally di Montecarlo ed è affiancata dalla più lussuosa versione Zephyr Zodiac (o Zodiac Mark I) caratterizzata da verniciatura bicolore, pneumatici con banda bianca, lava-parabrezza, rivestimenti in pelle e motore potenziato a 71 Cv. Nel 1956 è introdotta la serie Mark II che ha una carrozzeria completamente ridisegnata sia dal punto estetico che dimensionale (è più larga ed ha passo allungato di 76 millimetri), ma che soprattutto monta un 6 cilindri maggiorato a 2553 cc con 86 Cv. La Mark II è disponibile nelle versioni Highline e Lowline che differiscono per l'altezza del tetto (44 millimetri) e per una serie di componenti minori. In alternativa al cambio manuale (ora con overdrive) è disponibile una trasmissione automatica Borg Warner DG. I freni anteriori a disco, a richiesta dal 1960, diventano di serie dal 1961. Con la serie Mark III del 1962 è disponibile per la prima volta anche un 4 cilindri di 1703 cc (da cui il nome Zephyr 4) abbinato ad un cambio manuale a 4 marce. La gamma comprende anche una versione Zephyr 6 con il noto 6 cilindri 2,6 litri. La serie Mark IV del 1966 ha un carrozzeria più grande e del tutto ridisegnata, sospensioni indipendenti, freni a disco sulle quattro ruote, servofreno e nuovi motori con cilindri a V: un V4 di 1966 cc ed un V6 di 2495 cc.

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,366
Larghezza ..... m 1,626
Altezza ..... m 1,511

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.233 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2262 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 69 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

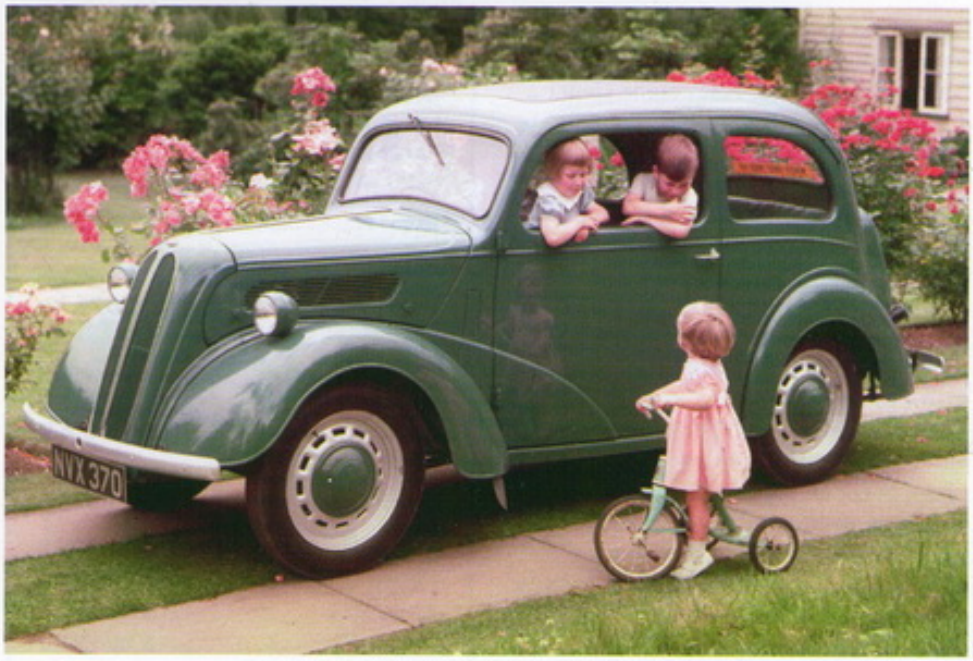
VELOCITÀ MASSIMA ..... 130 km/h

PREZZO ..... nd

Popular

Produzione 1953 - 1962
Carrozzeria Berlina

Venduta a sole 390 sterline, la Popular non è solo la più economica automobile anni Cinquanta sul mercato britannico, ma anche una vettura low cost ante litteram. In pratica, è una Anglia d'anteguerra cui la Ford cambia nome, conservando 4 cilindri a valvole laterali di 1172 cc e l'avantreno ad assale rigido. La finitura, essenziale, non prevede alcun impianto di riscaldamento. Come dire: tecnica superata, allestimento spartano, ma prezzo imbattibile. Nel 1959 la vettura viene riproposta con una carrozzeria, sempre a due porte, completamente rinnovata. Il motore ha ora 36 Cv e i freni sono a comando idraulico. Oltre alla versione base, ne esiste anche una DeLuxe con un maggior numero di dotazioni di serie.



1

FOCUS
La strategia di vendita

Il successo di vendite della prima serie di Popular (oltre 150.000 esemplari) è determinato dal fatto che la vettura è vista come alternativa ad un buon usato d'anteguerra. Dopo che la produzione automobilistica è rimasta ferma per molti anni, a causa del conflitto mondiale, chi acquista un'automobile non può infatti rivenderla per tre anni a meno di non pagare una tassa di cento sterline.

1. La Ford Popular, la più economica vettura venduta sul mercato britannico all'inizio degli anni Cinquanta
2. Il restyling del 1959: la Ford Popular diventa una berlina a tre volumi

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,848
Larghezza ..... m 1,435
Altezza ..... m 1,638

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 737 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1172 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 30 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 130 km/h

PREZZO ..... Sterline 390

Thunderbird

Produzione 1955 - 2005
Carrozzeria Spider - Cabriolet - Coupé

Dalla metà degli anni Cinquanta il nome Thunderbird contraddistingue le sportive "da famiglia" Ford. Nata come spider a due posti per contrastrare il crescente successo delle sportive inglesi e della Chevrolet Corvette, con il passare degli anni la Ford Thunderbird si trasforma prima in una comoda cabriolet a quattro posti e quindi in una coupé, adeguandosi al mutare dei tempi, ma restando sempre fedele all'idea originale di un'automobile sportiva adatta a un pubblico abbastanza vasto. In effetti la T-bird, come viene soprannominata dagli appassionati, non può essere considerata una sportiva di razza, bensì un'automobile capace di conciliare prestazioni di buon livello e un buon comfort di marcia. La prima serie della Thunderbird è un'elegante spider a due posti le cui linee morbide conciliano uno stile molto europeo con caratteristiche tipicamente americane come le pinne posteriori e pneumatici con banda bianca. Una particolarità di questo modello è l'originale forma del parabrezza, già realizzato in pezzo unico, che si prolunga sui lati della vettura, quasi avvolgendo la parte anteriore dell'abitacolo. In questo modo i montanti del tetto risultano inclinati all'indietro, a vantaggio della visibilità del guidatore. La dotazione di serie comprende anche un hard top staccabile in fibra di vetro. Dal 1956 la ruota di scorta è spostata, a richiesta, all'esterno del bagagliaio. La seconda serie (1958) porta a una prima radicale trasformazione della Thunderbird che da spider di lusso diventa una spaziosa cabriolet a quattro posti adatta alle famiglie. La linea, completamente rivisitata, vede l'adozione di un frontale con quattro fari circolari. La cilindrata del motore V8 passa da 4,8 litri a 5,8 e 7 litri. Da allora la T-bird viene regolarmente rinnovata ogni due-tre anni. Nel 1970 è proposta anche con carrozzeria a quattro porte e negli anni Ottanta abbandona i V8 di grossa cilindrata delle prime serie, a favore di propulsori più piccoli (perfino un quattro cilindri turbo di soli 2300 cc) in grado di consumare meno carburante. Nello stesso periodo viene realizzata la prima vera e propria coupé. Nel 1991 ripropone i motori V8 offrendo, a richiesta, un 5 litri da 200 Cv. La produzione della Thunderbird si interrompe nel 1997 per poi essere ripresa dal 2002 al 2005 con l'undicesima generazione che rivisita, in chiave attuale, i temi stilistici dei modelli degli anni d'oro.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,453
Larghezza ..... m 1,786
Altezza ..... m 1,308

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.575 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4785 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 182 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 180 km/h

PREZZO ..... Dollari 2.695

1. Una delle più famose vetture prodotte dalla Ford: la Thunderbird del 1955
2. Una versione limitata della Thunderbird prodotta per il cinquantenario del modello
3. La coda, con la ruota di scorta esterna di un modello del 1956

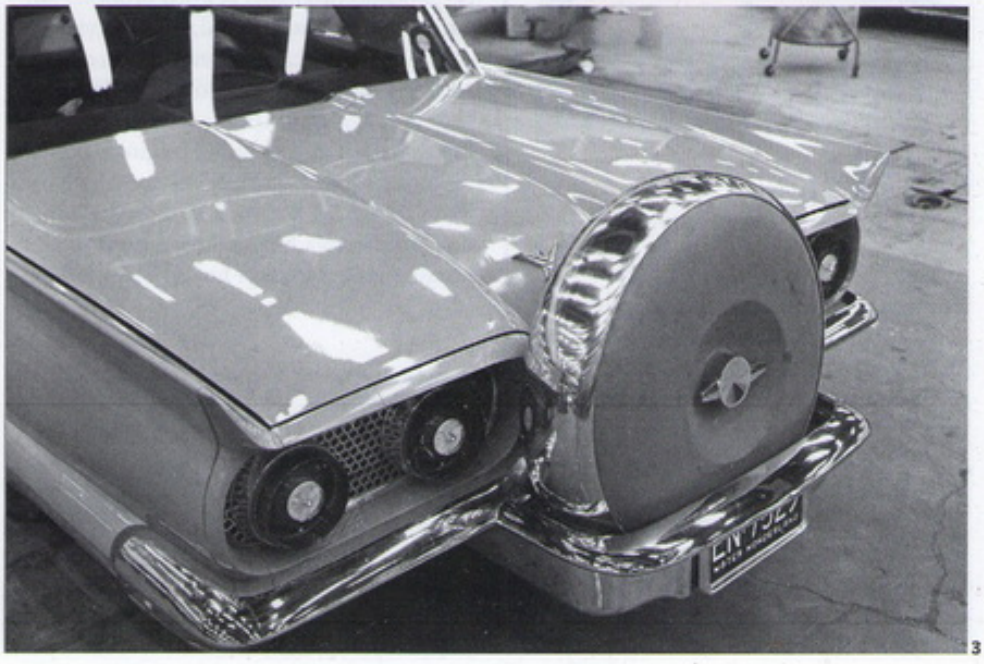
1

FOCUS

Aperta alla velocità

«Possiamo fare un'automobile come quella?» dice nell'ottobre del 1951 Lewis D. Crusoe, vice-presidente della Ford, al capo-progettista George Walker (nella foto) indicandogli un'automobile sportiva che passa davanti al Grand Palais di Parigi. «Ci possiamo lavorare su, anche se non penso che al momento esistano progetti del genere», gli risponde Walker. Crusoe si consulta col progettista Frank Herschey, che raccoglie la sfida di realizzare un'auto aperta a 2 posti, spinta dal nuovo V8 Interceptor fino a oltre 100 miglia orarie. Il 20 febbraio 1954 la prima Ford Thunderbird è esposta a Detroit e viene poi prodotta.

2



3

Fairlane

Produzione 1955 - 1971
Carrozzeria Berlina - Station wagon - Cabriolet - Coupé

A partire dal 1955 il nome della residenza di Henry Ford (Fair Lane nei pressi di Dearborn, in Michigan) contraddistingue una serie di automobili di tipologia anche molto differenti fra loro: di categoria superiore negli anni Cinquanta, media nel decennio successivo. Il modello originale rispecchia perfettamente l'immagine che ancora oggi abbiamo dell'automobile americana dell'epoca: una grande vettura, spesso bicolore, con parabrezza panoramico avvolgente, rostri sui parafanghi cromati, pneumatici con bande bianche e vistose pinne posteriori. A richiesta sono disponibili le cinture di sicurezza (per la prima volta su una Ford) e un condizionatore con condensatore alloggiato nel bagagliaio e due bocchette di ventilazione nell'abitacolo. Sul piano della meccanica non ci sono invece novità sostanziali: i motori sono essenzialmente uno sviluppo di propulsori già noti. Nel 1955 i clienti possono scegliere tra il 6 cilindri in linea di 3,7 litri da 120 Cv) e due V8 realizzati sulla base del motore Y-block del 1954: uno di 4,4 litri da 162 Cv e uno di 4,8 litri da 193 Cv già offerto sulla sportiva Thunderbird. Nel 1962, dopo numerosi aggiornamenti tecnici ed estetici del modello originale, la Ford propone una Fairlane differente, sia dal punto di vista estetico che meccanico, per occupare lo spazio di mercato tra la compatta Falcon e la grande Galaxie. Oltre a un 6 cilindri in linea di 2,8 litri, la gamma originale delle motorizzazioni comprende il nuovo V8 Windsor da 3,6 litri da 145 Cv e da 164 Cv. Della nuova Fairlane sono prodotte quattro serie differenti fino al 1971.

1

FOCUS
La Skyliner

Dal 1957 al 1959 la Fairlane è disponibile anche nella versione Skyliner ovvero coupé cabriolet. La vettura è dotata di un tetto rigido che, grazie a un complesso meccanismo con 3 motori elettrici, può essere riposto nel bagagliaio. Una certa propensione a guastarsi, lo spazio che il tetto occupa nel bagagliaio e il prezzo elevato (2.942 dollari) limitano la diffusione a 20.000 esemplari.

2

1. La Ford Fairlane, una classica vettura americana degli anni Cinquanta
2. Un depliant illustrativo della potentissima Ford Fairlane Thunderbolt del 1964

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,042
Larghezza ..... nd
Altezza ..... nd

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.431 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3694 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 120 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... nd

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... Dollari 1.914

Falcon

Produzione 1960 - 1970
Carrozzeria Berlina - Station wagon - Cabriolet

1. La Falcon, un'auto più compatta rispetto ai precedenti modelli prodotti dalla Ford
2. La Ford Falcon seconda serie in allestimento elaborato per le competizioni

Alla fine degli anni Cinquanta le classiche automobili americane cominciano a diventare troppo costose per il pubblico statunitense che inizia a guardare con sempre maggiore interesse a quelle di produzione europea. Le Tre Grandi avviano pertanto la realizzazione di automobili compatte ovvero di dimensioni contenute per gli standard statunitensi, ma pur sempre grandi per quelli europei. In quest'ottica, nel 1960, la Ford lancia la Falcon, una vettura che associa una linea bassa e moderna ad un'impostazione convenzionale: trazione posteriore, cambio manuale a tre marce, sospensioni anteriori a molle e posteriori a balestre, freni a tamburo sulle quattro ruote. Disponibili su richiesta il cambio automatico a due marce, servofreno e servosterzo. All'originale motore a 6 cilindri in linea di 2,4 litri di 90 Cv viene affiancato l'anno seguente una versione maggiorata a 2,8 litri da 101 Cv e nel 1963 un 4.300-V8 da 164 Cv. Dal 1962 è inoltre disponibile la station wagon a cinque porte Squire con fiancate rivestite in finto legno. La seconda serie Falcon, presentata nel 1964, si caratterizza per la carrozzeria ridisegnata con linee più moderne e squadrate in grado di attrarre un pubblico più giovanile. Dall'anno seguente viene offerta una trasmissione automatica a tre marce. Nel 1966 la Casa americana lancia la terza ed ultima serie Falcon la cui estetica rinnovata (cofano motore allungato e posteriore corto) ricorda volutamente quella della Mustang.

1

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,797
Larghezza ..... m 1,778
Altezza ..... m 1,483

POSTI 6

PORTE 4

PESO ..... 1.384 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2359 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 90 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... Dollari 1.795

Consul 315

Produzione 1961 - 1964
Carrozzeria Berlina - Coupé - Cabriolet

La Ford Consul 315 (Consul Classic sul mercato britannico) è una berlina di classe media con carrozzeria a due o quattro porte realizzata sull'onda del successo commerciale della più piccola Ford Anglia di cui riprende, tra le altre cose, l'originale lunotto posteriore inclinato all'indietro. L'ampia carrozzeria segue i dettami stilistici della moda americana degli anni Sessanta. È quindi caratterizzata dal posteriore segnato da un accenno di pinne e dal frontale dove compaiono per la prima volta i proiettori sdoppiati. Sulla stessa base viene anche sviluppata una carrozzeria cabriolet a quattro posti con capote in tela. La vettura è disponibile con un due differenti motori a quattro cilindri in linea e valvole in testa: uno di 1340 da 57 Cv (42 chilowatt) ed uno di 1498 cc da 64 Cv (47 chilowatt). Il selettore del cambio a quattro marce può essere al volante oppure centrale. Le sospensioni anteriori sono tipo McPherson e quelle posteriori a balestre semiellittiche. Sulla base di questo modello viene realizzata la Consul Capri 335, una spaziosa coupé che adotta le stesse componenti meccaniche e buona parte degli elementi di carrozzeriadella berlina, ma che ha il selettore del cambio in posizione centrale. Questa coupé da famiglia anticipa la realizzazione di un modello di grande successo come la successiva Ford Capri. La Ford inglese costruisce quasi 130.000 esemplari della Consul 315 e della Consul Capri 335.
Una Consul 315 è la prima automobile dell'ex Beatle Paul McCartney.

1

2

1. La Ford Consul 315, in produzione dal 1961 fino al 1964, realizzata sull'onda del successo dell'Anglia
2. La Consul è prodotta dalla Ford in 130mila esemplari

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,337
Larghezza ..... m 1,651
Altezza ..... m 1,422

POSTI 5

PORTE 2/4

PESO ..... 940 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1340 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 57 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 135 km/h

PREZZO ..... nd

Cortina

Produzione 1962 - 1970
Carrozzeria Berlina - Station wagon

Proporzioni da europea e tratti stilistici ripresi dai modelli statunitensi, come l'accenno di pinne nella parte posteriore: questa la formula della Consul Cortina, auto di classe media della Ford britannica. Esteticamente più convenzionale della anticonformista Consul 315 dal lunotto rovesciato, che affianca a partire dal 1962 e concorrente delle parenti tedesche Taunus, la vettura viene proposta nelle varianti berlina due o quattro porte e station wagon, offrendo un abitacolo e un vano bagagli molto ampi. Confortevole, destinata soprattutto alle famiglie, la Cortina ha un'impostazione tecnica classica (motore anteriore, trazione posteriore) e monta di base un propulsore quattro cilindri di 1198 cc da 44 Cv per prestazioni discrete: la velocità massima raggiunge i 130 chilometri orari. Sono comunque disponibili nella gamma le più potenti versioni Super e GT di 1500 cc da 64 e 83 Cv, con allestimenti più ricchi. La GT, che arriva sul mercato nella primavera del 1963, presenta anche l'assetto ribassato. Nello stesso anno la Cortina diventa anche una vettura capace di dominare le competizioni sportive. Viene affidata alla Lotus che interviene sugli assetti e mette a disposizione il quattro cilindri bialbero di 1600 cc da 105 Cv della Elan. I risultati sono sorpredenti: la versione sportiva della berlina supera, nell'allestimento di serie, i 170 chilometri orari di velocità ed è in grado di percorrere il quarto di miglio in 17 secondi. Dal 1967, con la seconda serie MkII, la Ford Cortina adotta una nuova carrozzeria, completamente diversa dalla precedente. Vengono inoltre migliorate sia le finiture che le dotazioni. I motori sono ora un 1300 cc da 63 Cv e un 1600 da 75 o 92 e non manca anche una versione aggiornata dalla Lotus che resta in produzione fino al 1969.

1

1. La Ford Cortina è un'auto destinata alle famiglie: berlina a quattro porte e cinque posti
2. La Ford Cortina Lotus: una versione sportiva capace di dominare le competizioni dell'epoca

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Cortina MkI	1962 - 1966
Cortina Lotus MkI	1963 - 1966
Cortina Lotus MkII	1967 - 1969
Cortina MkII	1967 - 1970

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,250
Larghezza ..... m 1,590
Altezza ..... m 1,440

POSTI 4/5

PORTE 4

PESO ..... 777 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1198 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 44 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 130 km/h

PREZZO ..... Lire 1.210.000

Mustang

Produzione Dal 1964
Carrozzeria Coupé - Cabriolet

Soltanto nel primo giorno di lancio se ne vendono oltre 20mila e alcuni concessionari presi d'assalto sono addirittura costretti a mettere all'asta i contratti. È il 17 aprile del 1964, data di nascita di uno dei grandi miti automobilistici, la Ford Mustang. Voluta con determinazione da Lee Iacocca, allora direttore generale del colosso statunitense, la nuova vettura è frutto di una innovativa idea di marketing che riesce ad unire fascino sportivo e comfort a prezzi popolari, oltre a consentire, grazie ad una infinita lista di optional, personalizzazioni praticamente su misura. La Mustang, proposta inizialmente nelle varianti coupé hardtop e cabriolet convertibile, è grintosa nell'aspetto, compatta per gli standard americani (4,61 metri di lunghezza) e può ospitare quattro persone. La meccanica di base, d'altra parte, non è certo da gran turismo: riprende componenti della Falcon e il motore di base è un sei cilindri di 2785 cc, dotato di un carburatore monocorpo, che offre la modesta potenza di 101 Cv. Le prestazioni, in conseguenza, non sono esaltanti (velocità massima di 150 chilometri orari) e non entusiasmano neppure il cambio manuale a 3 marce (prima non sincronizzata), i freni a tamburo e le tradizionali sospensioni posteriori a ponte rigido e balestre. Attingendo all'elenco degli accessori, però, si può disporre di un cambio a 4 marce sincronizzate o di un automatico, di freni a disco, oltre a ben più prestanti 8 cilindri a V di 4,3 e 4,7 litri con potenze fino a 270 Cv. Sono questi ultimi i preferiti dalla clientela, che si dimostra disponibile a spendere più dei convenientissimi 2.368 dollari del listino d'attacco. La vettura è comunque sempre concorrenziale nel *value for money* e costringe i marchi rivali a creare alternative ad un fenomeno dallo straordinario successo (nel primo anno già 400mila unità commercializzate). Nel 1965 si aggiunge alla gamma la variante fastback e inizia la scalata alle cilindrate che porta a superare i 7 litri e ad avvicinarsi ai 400 Cv, mentre dal 1969 arrivano le più ricche e aggressive Mach 1 e Boss, anche con il motore 429 progettato per le gare Stock Car, e si affinano le componenti meccaniche con modifiche agli assetti e all'impianto frenante. Con gli anni Settanta, la carrozzeria diventa più ingombrante e la vettura comincia a perdere personalità, fino alla svolta del 1974 e l'apparizione di un modello completamente diverso. La Mustang II è più compatta e la gamma motori comprende più modeste unità a 4 e 6 cilindri. Con le generazioni successive pian piano la sportiva Ford recupera lo spirito iniziale e tornano anche le cilindrate e le potenze elevate, oltre alle varianti muscle siglate Cobra. Anche l'estetica, nelle ultime edizioni, riprende tratti rétro ispirandosi alle origini.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,610
Larghezza ..... m 1,730
Altezza ..... m 1,300
POSTI 4
PORTE 2
PESO ..... 1.165 kg
MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2785 cc
Cilindri ..... 6 in linea
Potenza ..... 101 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... 3 marce
FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA ..... 150 km/h
PREZZO ..... Dollari 2.368

LA TECNICA

Le varianti corsaiole della Mustang firmate da Carrol Shelby sono un mito nel mito. La prima è la fastback GT 350 del 1965 che monta un 8V 4.7 da 306 Cv capace di prestazioni eccezionali. Nel 1967 è la volta della GT 500, icona per gli appassionati americani e non: una muscle car con cilindrata di 7 litri. Dal 2006 Ford ripropone la gamma Shelby.

FOCUS

La Mustang di Bullit

Modello amatissimo dal pubblico americano e fra le poche vetture d'oltreoceano riconosciute a prima vista anche nel Vecchio continente, la Mustang è protagonista di molti film che contribuiscono ad accrescerne la popolarità. Fra i più noti, *Bullit* di Peter Yates del 1968, con Steve McQueen nei panni di un tenente di polizia impegnato in memorabili inseguimenti sulle strade di S. Francisco al volante di una fastback verde scuro 390 GT (motore V8 6400 da 320 Cv). Nel 2008, per commemorare il film, la Ford lancia una limited edition dell'ultima Mustang battezzata Bullit.

1. Uno dei grandi miti dell'automobilismo: la Ford Mustang
2. Gli interni della Ford Mustang del 1988
3. La versione sportiva della Ford Mustang del 1965

Escort

Produzione 1968 - 1997
Carrozzeria Berlina - Station wagon - Cabriolet

Dopo le Popular e Prefect degli anni Cinquanta e la successiva Anglia, con la nuova Escort, nata nel 1968, la Ford segna una svolta netta nello sviluppo dei suoi modelli basso di gamma. Realizzata unificando i filoni tecnici britannico e tedesco della marca, la vettura si propone come modello economico ma che "guarda in alto", senza troppi complessi d'inferiorità rispetto alle categorie superiori. Lunga circa 4 metri e proposta con vari tipi di carrozzeria, a due o quattro porte e wagon, la Escort offre buona abitabilità per quattro-cinque persone, un grande vano bagagli e allestimenti semplici nelle versioni base, con qualche accenno di maggior lusso in quelle più care, sempre comunque vendute a prezzi competitivi. La meccanica è tradizionale (trazione posteriore e sospensioni posteriori a ponte rigido con balestre) e punta sull'affidabilità e l'economia di esercizio, con motori 4 cilindri da 940 a 1098 cc dalle prestazioni tranquille. Secondo la tradizione della Ford Europa, non mancano le sportive, siglate Mexico e RS con un 1,6 litri da 86 e 120 Cv. Nel 1975 arriva la seconda serie, che mantiene l'impostazione precedente, ma con carrozzeria sostanzialmente modificata: alle forme tondeggianti si sostituiscono tratti più spigolosi e si arricchiscono dotazioni e finiture. La Escort assume dunque connotati da media, e si affianca alla più compatta e moderna Fiesta a trazione anteriore lanciata nel 1976. I motori crescono di cilindrata per le versioni sportive, fino ai due litri della RS. Con la terza serie del 1980, la vettura muta completamente i suoi connotati, sia estetici che tecnici, e diventa uno dei primi esempi di world-car, auto dalle caratteristiche tali da poter essere costruita in Europa come negli Stati Uniti. Le berline adottano la formula 3-5 porte a due volumi, con un accenno appena di terzo volume (la quattro porte prende, invece, il nome Orion), e la trazione è ora anteriore, mentre i motori spaziano da 1,1 a 1,6 litri. Dal 1983 si aggiungono i diesel di 1,6 e 1,8 litri. In gamma anche varianti cabriolet e station wagon, che hanno grande successo, oltre naturalmente alle sportive, siglate XR3 e RS, che non si fanno mancare neppure il turbocompressore e le quattro ruote motrici. La carriera della Escort si conclude alla fine degli anni Novanta, dopo aver conquistato al debutto il titolo di Auto dell'Anno ed essere a lungo la vettura più prodotta al mondo.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,980
Larghezza ..... m 1,570
Altezza ..... m 1,350
POSTI 4/5
PORTE 2
PESO ..... 745 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1098 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 53 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA ..... 130 km/h
PREZZO ..... Lire 942.000

1. Uno dei più grandi successi della Ford: la Escort. Rimane in produzione, nelle sue varie versioni, per quasi trent'anni
2. I doppi fari della Ford Escort seconda serie
3. La Ford Escort RS Turbo del 1985

LA TECNICA

La stretta collaborazione tra Ford e Cosworth, sottolineata da un'infinita serie di successi nelle competizioni, si conferma nel 1992 con un'elaborazione sportiva della Escort. La RS Cosworth ha ben poco a che vedere con la vettura originale: sul telaio della precendente Sierra Cosworth 4x4 monta un motore turbo 2 litri da 220 Cv e trazione integrale. Due le versioni: Executive e Motorsport.

1

FOCUS

La Escort e i rally

Fin dall'esordio, la Escort è una vettura capace di distinguersi nelle competizioni e soprattutto nei rally, diventando subito di fatto l'erede della Cortina Lotus. Sulle prime vetture da gara, tra l'altro, viene adottato proprio il motore 1,6 litri bialbero della celebre marca sportiva britannica che, successivamente, lascia il posto ad unità di maggiore cilindrata ed entrano in campo i quattro cilindri Cosworth derivati da quelli delle monoposto di Formula 2. Nel 1979 lo svedese Bijorn Waldegaard porta al successo la Escort nel Campionato del Mondo Rally, aggiudicandosi il titolo sia marche che piloti.

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Berlina	1968 - 1974
Mexico	1971 - 1975
RS 1.600	1971 - 1975
II Serie	1975 - 1980
RS 2.000	1977 - 1980
Terza/Quarta Serie	1980 - 1997
RS Cosworth	1992 - 1995
Cabriolet	1990 - 1996

3

Torino

Produzione 1968 - 1976
Carrozzeria Berlina - Coupé - Station wagon - Cabriolet

Nel 1968 Ford Usa lancia un modello per sostituire la Fairlane. La Torino viene offerta con vari tipi di carrozzeria, coperta e scoperta, di notevole ingombro (lunghezza superiore ai 5 metri), monta motori 6 cilindri e V8 da 4.1 a 6,4 litri. C'è anche una versione sportiva siglata GT. Nel 1969 si aggiunge la muscolosa Cobra di ben 7000 cc, mentre la variante Talladega è la base delle Torino riservate alle gare della categoria NASCAR. Dal 1970 iniziano i periodici aggiornamenti estetici e tecnici, con motori sempre più potenti. Nel 1972 la GT diventa Gran Torino e Gran Torino Sport, ma il modello è già nella sua fase discendente sul piano commerciale. La produzione si interrompe nel 1976, lasciando spazio alla LTD, mentre la piattaforma di base è utilizzata per la sportiva Thunderbird.

1

FOCUS
Da Starsky e Hutch a Clint Eastwood

La Gran Torino vanta un ottimo curriculum come protagonista di film e serie tv. Una versione del 1975 è la compagna delle rocambolesche avventure della celebre coppia di poliziotti Starsky e Hutch, mentre una Gran Torino Sport di colore verde del 1972 è l'orgoglio di Clint Eastwood nella pellicola del 2008 intitolata proprio a questa icona.

1. La Ford Torino del 1968: un'auto sportiva dalla linea slanciata
2. La Ford Torino utilizzata nella serie Tv Starsky & Hutch
3. La Ford Gran Torino Brougham, berlina quattro porte del 1975

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,110
Larghezza ..... m 1,890
Altezza ..... m 1,400

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.395 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4097 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 155 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 155 km/h

PREZZO ..... Dollari 2.716

Capri

Produzione 1969 - 1986
Carrozzeria Coupé

Nata nel 1969, la Capri riesce a conciliare tratti sportivi e grinta da Gt: è un'auto dalla forte personalità ma dal comfort, dal prezzo e dall'affidabilità paragonabili ai modelli familiari. L'estrema varietà di motori e di allestimenti riesce a soddisfare clientele diverse. Il progetto tecnico è tradizionale: trazione posteriore, sospensioni posteriori ad assale rigido. Ispirata esteticamente alla Mustang americana (lungo cofano anteriore, coda corta), la Capri è realizzata in quattro serie fino alla metà degli anni Ottanta. I motori sono sia in linea che a V, a 4 e 6 cilindri, le cilindrate da 1,3 a oltre tre litri, l'alimentazione a carburatori, a iniezione con potenze da 50 a 188 Cv e velocità massima da 140 a oltre 200 chilometri orari. Fra gli allestimenti si distinguono lo sportivo GT e il lussuoso Ghia. Dalla RS derivano gli esemplari da competizione.

1

1. La Ford Capri è una delle vetture più riuscite e longeve della Casa di Detroit: resta in produzione dal 1969 al 1986
2. Una grintosa versione del 1975 della Ford Capri. Si ispira esteticamente alla Mustang: il cofano è allungato, mentre la coda della vettura è piuttosto corta

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I/II Serie	1969 - 1973
2.600 RS	1970 - 1973
2.800 RS	1970 - 1973
III Serie	1974 - 1986
IV Serie	1978 - 1986

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,260
Larghezza ..... m 1,640
Altezza ..... m 1,330

POSTI ..... 2+2

PORTE 2

PESO ..... 975 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1305 cc
Cilindri 4

Potenza ..... 50 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 140 km/h

PREZZO ..... Lire 1.199.000

FOCUS
Le vittorie sportive

Elaborata per partecipare alle gare di velocità, su strada o in pista, la coupé riesce ad affermarsi nel Campionato Europeo Turismo, in campionati nazionali, nei trofei rallycross e in prove di durata. La meccanica di base viene trasformata da icone dello sport automobilistico: ricorrono i nomi Cosworth, Weslake, Zakspeed, per potenze stratosferiche ottenute anche con motori turbo-compressi.

Fiesta

Produzione Dal 1976
Carrozzeria Berlina

All'inizio degli anni Settanta in Europa il mercato delle compatte viene monopolizzato dalle vetture che seguono la formula della berlinetta due volumi con portellone posteriore e la Ford non può restare indietro. L'impegno per il nuovo progetto è massimo. Si mettono in campo tutte le energie disponibili in casa: dallo staff americano di Dearborn, a quello tedesco di Merkenich, a quello inglese di Dunton, fino alla carrozzeria Ghia di Torino, ormai parte integrante del gruppo. Dal prototipo chiamato Bobcat, e con un investimento per la produzione pari a un miliardo di dollari. Nasce così nel 1976 la Fiesta, un'auto che ricalca l'impostazione (trazione anteriore, 3 porte, lunghezza inferiore ai 4 metri) delle rivali dirette (dalla Fiat 127 alla Renault 5) e che si distingue per un design moderno, per la buona abitabilità e le finiture di livello un po' superiore rispetto alle normali utilitarie. I motori d'attacco, di 957 e 1100 cc, derivano da quelli della Escort, ma sono migliorati e più brillanti nelle prestazioni. Con la seconda serie si aggiungono un 1600 da 83 Cv per la versione sportiva siglata XR2 e, primo grande costruttore in questa categoria, un 1600 diesel. Con il restyling della carrozzeria la Fiesta perde qualche colpo rispetto alle concorrenti, acquistando l'immagine di vettura economica. Bisogna attendere il 1989, con l'arrivo della terza generazione, per assistere a un vero salto di qualità. La nuova Ford cambia profondamente nell'estetica e negli allestimenti, la gamma si arricchisce delle varianti a 5 porte, fra le sportive c'è una turbo assai impegnativa da guidare e la diesel è ora di 1800 cc. Diventata un vero e proprio classico della produzione europea, la Fiesta prosegue nella sua evoluzione, prima con un corposo aggiornamento e poi, nel 2001, con un modello interamente riprogettato. La scelta è, comunque, per una impostazione piuttosto tradizionale, che punta molto sulla sostanza, sullo sfruttamento dello spazio e sull'affidabilità della meccanica. I motori a benzina partono da 1200 cc e i diesel sono gli HDI 1400 e 1600 realizzati assieme alla francese PSA, mentre non manca una aggressiva sportiva ST due litri da 150 Cv. La stessa base tecnica è, inoltre, utilizzata, per la compatta crossover Fusion: una variante, dal corpo vettura rialzato, un po' wagon e un po' Suv. Nel 2008, dopo 12 milioni di unità, arriva una vera e propria rivoluzione: la vettura, grazie a quello che in Ford chiamano Kinetic Design, diventa più glamour, con tratti molto slanciati e anche gli allestimenti migliorano nettamente in fatto di qualità e offerta di accessori. Le dimensioni e l'abitabilità non cambiano sostanzialmente, come del resto la meccanica, ma la Fiesta muta la sua immagine, puntando a una clientela più giovane e attenta ai dettagli.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,570
Larghezza ..... m 1,570
Altezza ..... m 1,360

POSTI 5

PORTE 3

PESO ..... 710 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 957 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 45 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 137 km/h

PREZZO ..... Lire 2.765.000

LA TECNICA

L'ultima generazione della Fiesta, nata nel 2008, sfrutta la sinergia progettuale con la Mazda 2, puntando alla riduzione dei pesi attraverso una scrupolosa attenzione alla struttura della scocca per contenere i consumi pur consentendo allestimenti completi in fatto di sicurezza e comfort. Rispetto alla precedente serie, la nuova Fiesta guadagna 40 chilogrammi.

1

FOCUS

Dettagli Fusion

Alla gamma Fiesta si affianca, nel 2002, la Fusion, che ne riprende la meccanica e le componenti fondamentali, adottando però un corpo vettura sostanzialmente diverso. La formula mette insieme connotati tipici delle wagon con quelli delle monovolume e dei Suv, con tratti più squadrati, dimensioni leggermente maggiori e "guida alta". La trazione resta soltanto anteriore e i motori sono analoghi a quelli della Fiesta: benzina e diesel con potenze fino a 100 Cv. Nel 2006 c'è un restyling, in sinergia con la berlina compatta da cui la Fusion deriva strettamente.

1. La Ford Fiesta del 1976 e quella del 2001
2. Gli eleganti interni della settima serie di Ford Fiesta
3. La nuova Ford Fiesta presentata nel 2008

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1976 - 1983
II Serie	1984 - 1988
III Serie	1989 - 1994
IV Serie	1995 - 2000
V Serie	1999 - 2000
VI Serie	2001 - 2008
VII Serie	dal 2008

3

Sierra

Produzione 1982 - 1993
Carrozzeria Berlina - Station wagon

Erede della britannica Cortina e della tedesca Taunus, la Sierra punta inizialmente sulla linea anticonformista e aerodinamica della carrozzeria, a due volumi a 3 o 5 porte. Hanno successo anche la versione più classica a quattro porte e soprattutto la station wagon. Comoda, con ampio bagagliaio, la Sierra conserva un'impostazione tecnica classica con trazione posteriore e offre una gamma vastissima di motori: dal quattro cilindri 1.3 da 60 Cv si arriva al V6 di quasi tre litri e 105 Cv, passando per un 1.6 da 75 Cv. Importanti, per volumi di vendita, le diesel 2.3, mentre con le cilindrate superiori arrivano varianti 4x4 per la station wagon e la sportiva XR4, alle quali si aggiunge nel 1985 la potente Cosworth. La Sierra esce di scena nel 1993, dopo 2.700.000 unità prodotte.

1

1. Berlina a due volumi e cinque porte: la Ford Sierra si caratterizza per la sua estetica non convenzionale
2. La versione sportiva della Ford Sierra XR4

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
XR4i	1982 - 1985
Berlina	1982 - 1993
Station Wagon	1982 - 1993
RS Cosworth	1985 - 1987
2.8i 4x4 Station Wagon	1986 - 1989
RS Cosworth 500	1987
RS Cosworth 4x4	1990 - 1993

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,410
Larghezza ..... m 1,720
Altezza ..... m 1,410

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.030 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1597 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 75 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 165 km/h

PREZZO ..... Lire 10.121.000

FOCUS
Sierra Cosworth

Quando appare, alla fine del 1985, suscita un grande entusiasmo. La Sierra Cosworth trasforma la familiare media Ford in una gran turismo dalle grandi prestazioni. Il motore, due litri turbo a 16 valvole curato dalla celebre "factory" britannica. Offre 204 Cv (poi diventano 220) per 240 chilometri orari di velocità massima con un'accelerazione da 0 a 100 in 6 secondi.

Scorpio

Produzione 1985 - 1998
Carrozzeria Berlina - Station wagon

La tradizione delle vetture di categoria medio-superiore della Ford Europa, dopo le Zephir e Zodiac degli anni Cinquanta e Sessanta e le successive Consul e Granada, trova conferma, a partire dal 1985, nella nuova Scorpio, vettura che conquista anche il titolo di Auto dell'Anno. Proposta nella non convenzionale formula della berlina cinque porte (in seguito anche a tre volumi), oltre che naturalmente nelle varianti station wagon, l'ammiraglia della Casa americana nel Vecchio continente vanta caratteristiche di primo piano soprattutto negli equipaggiamenti standard che comprendono il sistema elettronico antibloccaggio in frenata Abs, riservato fino ad allora esclusivamente a vetture di altissimo costo. Dal punto di vista tecnico, d'altra parte, la Scorpio mantiene un'impostazione classica, con trazione posteriore mentre, come di consueto per le Ford, la gamma motori è piuttosto ampia per favorire tipologie di clientela molto diverse. Alla base, vengono offerti due propulsori 4 cilindri a benzina di 1,8 e 2 litri, mentre al vertice della gamma troviamo due 6 cilindri a V di 2800 e 2900 cc, quest'ultimo anche nella più prestazionale versione Cosworth a 24 valvole, oltre al diesel 2500 di origine VM. A partire dal 1990, la vettura è oggetto di un corposo restyling, con un'impronta stilistica più americaneggiante e carrozzeria berlina a tre volumi e quattro porte o station wagon.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1985 - 1993
2.8/2.9 4x4 I Serie	1991 - 1994
II Serie	1994 - 1998
2.8/2.9 4x4 II Serie	1994 - 1998
2.9/2.9 24V SW	1994 - 1998

1

1. La Ford Scorpio, berlina cinque porte che nel 1986 conquista la palma di Auto dell'Anno
2. La Ford Scorpio in versione station wagon
3. La Ford Scorpio Ghia con una carrozzeria totalmente rinnovata

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,670
Larghezza ..... m 1,760
Altezza ..... m 1,440

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.265 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1993 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 105 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 188 km/h

PREZZO ..... Lire 21.692.000

Taurus

Produzione Dal 1985
Carrozzeria Berlina - Station wagon

Auto media per eccellenza sul mercato americano, la Taurus è il quinto modello Ford più venduto con oltre 7 milioni di unità. Fino al 1996 mantiene la sua supremazia sul mercato, grazie anche alla buona affidabilità meccanica e a canoni estetici riusciti che ricalcano quelli delle sorelle europee. A trazione anteriore, con un motore di base a 4 cilindri di 2500 cc, la vettura è spaziosa, semplice nelle finiture e nelle dotazioni di serie. Nel 1992 arriva il primo restyling, ma è con la terza serie che la Taurus cambia aspetto radicalmente, distinguendosi per un look più aggressivo caratterizzato dai doppi fari anteriori. Il tono assume così connotati più sportivi che vengono poi abbandonati con le più classiche versioni a partire dal 2000. Nel 2004 assume la denominazione 500 (Five Hundred) riprendendo poi quella originale dal 2008.

1

FOCUS
Taurus X

Nel 2008 alla gamma si aggiunge la Taurus X, in realtà nuova denominazione della Freestyle del 2005. Con questa vettura la Ford propone una rivisitazione delle classiche station wagon secondo la formula crossover. Lunga oltre 5 metri, ha un abitacolo molto ampio che può ospitare fino a sette passeggeri. A trazione anteriore o integrale, monta un motore V6 3.5 da 265 Cv.

1. La Taurus, berlina tre volumi, una delle vetture Ford più vendute negli Usa
2. La versione della Ford Taurus presentata al salone di Detroit del 2009

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1985 - 1991
II Serie	1992 - 1995
III Serie	1996 - 1999
IV Serie	2000 - 2007
V Serie	dal 2008

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,130
Larghezza ..... m 2,220
Altezza ..... m 1,740

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.300 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2513 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 90 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... automatico

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 160 km/h

PREZZO ..... nd

Explorer

Produzione Dal 1990
Carrozzeria Suv

Nel 1990 la Explorer sostituisce il Bronco, uno dei modelli 4x4 di maggiore successo negli Stati Uniti, sposando la formula Suv e quindi con caratteristiche di maggiore comfort e versatilità, senza rinunciare alla possibilità d'impiego su terreni difficili. Con carrozzeria a tre o cinque porte, a due e quattro ruote motrici, la vettura si colloca nella fascia media per gli standard americani (lunghezza massima inferiore ai 4,70 metri), equipaggiata inizialmente con un motore a 6 cilindri 4 litri da 155 Cv. Dal 1995, con la seconda generazione, si aggiunge un più prestante V8 5 litri da 210 Cv e vengono modificate le sospensioni. Dal 2002 viene messa in commercio la terza serie con ulteriori aggiornamenti estetici e tecnici, mentre al salone di Detroit 2008 appare il futuristico concept America, con un V6 3.500 ad alto rendimento energetico denominato Ecoboost, con potenza di 340 Cv. Nel 2000 l'ente per la tutela della sicurezza NHTSA mette sotto accusa la Explorer dopo aver verificato la sua tendenza al ribaltamento a seguito dei numerosi incidenti denunciati dalla clientela. La responsabilità tecnica viene individuata nell'impiego di pneumatici della Firestone inadatti al tipo di veicolo.

1

1. La Explorer, il suv di casa Ford che nel 1990 sostituisce il celebre Bronco
2. Il concept Ford Explorer America del 2008

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1990 - 1994
II Serie	1995 - 2001
III Serie	2002 - 2005
IV Serie	dal 2006

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,680
Larghezza ..... m 1,780
Altezza ..... m 1,710

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.835 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3958 cc
Cilindri ..... 6 a V
Potenza ..... 155 Cv

TRAZIONE ..... integrale

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 165 km/h

PREZZO ..... nd

Mondeo

Produzione Dal 1993
Carrozzeria Berlina - Station wagon

Dopo tante generazioni di modelli di gamma media dall'impostazione tradizionale, dalle Cortina-Taunus alla Sierra, la Ford segna una svolta decisa nel 1993 con la Mondeo. La nuova vettura non soltanto muta completamente nella filosofia tecnica di base, con l'arrivo della trazione anteriore, ma si caratterizza anche per essere frutto di un progetto sviluppato in comune con la Mazda, secondo una strategia che mira a condividere le competenze tecniche fra tutte le aziende in qualche modo legate al gruppo Ford. Di conseguenza la Mondeo usufruisce di importanti sinergie con la contemporanea Mazda6 con la quale condivide componenti fondamentali della scocca e delle sospensioni. A sua volta la Mondeo diventa la base sulla quale la Jaguar sviluppa il suo modello compatto X Type. Offerta, come già le precedenti Ford della categoria, con carrozzerie berlina quattro o cinque porte e station wagon, la Mondeo punta a un'ampia fascia di clientela anche grazie alla grande disponibilità di versioni diverse per equipaggiamenti e motori. I quattro cilindri a benzina, della moderna famiglia Zetec a 16 valvole, vanno di 1,6 e 1,8 litri con potenze da 88 a 132 Cv, mentre il diesel è un 1800 sovralimentato da 88 cavalli. Non mancano poi, nel corso della vita produttiva della Mondeo, anche unità più brillanti, con un propulsore V6 2500 da 170 Cv. Nel 2000 siamo alla seconda generazione, che vede un paio di restyling nel 2003 e nel 2005, con modifiche sostanziali al design, allestimenti sempre più curati e una gamma di motori nuovi, con i Duratec benzina 1800, 2000 e 2500, oltre a un V6 tre litri per la ST da 226 Cv, e i diesel TDCi 2000 e 2200 con potenze fino a 155 Cv. Nonostante i profondi aggiornamenti, la Mondeo non tradisce comunque la sua vocazione di "stradista" e di auto soprattutto familiare, scelta tra l'altro, da buona parte della clientela, nelle varianti station wagon che dispongono di un vano di carico da record, con una capacità da 540 a ben 1700 litri. Bisogna attendere la terza generazione, apparsa nel 2007, per assistere a una trasformazione profonda dei connotati estetici e tecnici della media di casa Ford. Anticipata dal prototipo Iosis, presentato al salone di Francoforte del 2005, che concretizza le forme avanzate del nuovo filone stilistico della Casa americana battezzato Kinetic Design, la Mondeo assume tono e carattere decisamente più dinamici, aprendosi al confronto anche con vetture dagli accenti sportivi sia nella configurazione berlina che station wagon. Nella vasta gamma di motori è interessante l'esordio del 1800 a iniezione diretta da 130 Cv, mentre sul versante dei diesel i classici 2000 e 2200 Ford con potenze rispettivamente di 140 e 170 Cv lasciano progressivamente il posto ai nuovi propulsori sviluppati e prodotti in collaborazione con il gruppo PSA.
La Mondeo è a tutti gli effetti l'ammiraglia di Ford Europa degli anni Duemila e per questo motivo beneficia degli equipaggiamenti più aggiornati anche per quanto riguarda l'elettronica di bordo; la strategia commerciale poi tende a differenziare lo stile degli interni, a parità di dotazioni, fra versioni più eleganti e versioni più sportiveggianti.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,480
Larghezza ..... m 1,750
Altezza ..... m 1,420

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.290 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1597 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 88 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 180 km/h

PREZZO ..... Lire 26.226.000

1. La Mondeo, berlina Ford in produzione dal 1993
2. Il cruscotto della della nuova Ford Mondeo, con lo schermo Lcd per il controllo totale della vettura
3. La versione 2007 della Mondeo nella configurazione station wagon

1

FOCUS
La "Bondeo"

Come, a suo tempo, la Mustang protagonista nel celebre inseguimento del film *Bullit*, con alla guida Steve McQueen, anche la Mondeo ha il suo momento di gloria cinematografica assieme ad un'altra figura mitica del grande schermo: James Bond. Utilizzata in anteprima nelle riprese di *Casinò Royale* del 2006, la Ford accompagna questa volta l'ennesimo interprete dell'invincibile agente segreto, l'attore Daniel Craig. Soprannominata così dal pubblico Bondeo, la vettura, che non è certo una iperbolica supercar, entra comunque senza complessi nel fantastico immaginario garage di 007, a fianco delle sue Aston Martin e di tanti modelli di prestigio.

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1993 - 1999
II Serie	2000 - 2002
Restyling	2003 - 2006
III Serie	dal 2007

3

Galaxy

Produzione Dal 1995
Carrozzeria Multispazio

Alla metà degli anni Novanta, la Ford Europa non ha ancora in listino un modello monovolume, tipologia di vettura che non solo imperversa negli Stati Uniti ma che ormai vede una forte crescita di consensi anche nel Vecchio continente. Sfruttando dunque con il gruppo Volkswagen, per abbattere i costi e abbreviare i tempi di ingresso sul mercato, la Casa americana fa debuttare nel 1995 la Galaxy, strettamente imparentata con la Volkswagen Sharan e con la spagnola Seat Alhambra. Tutte prodotte in Portogallo dalla Auto Europa nella fabbrica di Palmela. La Galaxy si inserisce nella fascia superiore della categoria, con generose dimensioni esterne e ottime doti di abitabilità (sette posti) e spazio per i bagagli (fino a oltre 2.000 litri di capacità). La meccanica è di derivazione Volkswagen, in particolare per quanto riguarda i motori, con al vertice il benzina VR6 2800 e con in primo piano il classico diesel 1900 TDI. Soltanto il due litri a benzina viene preso dalla banca di organi Ford. Anche negli allestimenti è netta la prevalenza di componenti tedesche e sono evidenti le parentele con Golf e Passat. Dopo il restyling del 2001, però, le differenze diventano più marcate. La Galaxy viene rivista sia all'esterno che nell'abitacolo, acquisendo una più autonoma personalità. Al salone di Ginevra del 2006 viene lanciata la seconda generazione, che presenta diverse novità a partire dalle maggiori dimensioni. Questa volta la Galaxy è interamente opera della Ford a Genk in Belgio. Anche i motori sono della Casa americana, con in evidenza i TDCi a gasolio 2000 e 2200 da 140 e 175 Cv.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1995 - 2000
Restyling	2001 - 2006
II Serie	dal 2006

1

1. La Galaxy, primo monovolume della Ford
2. La Ford Galaxy può ospitare fino a sette posti
3. In un rendering, i monitor integrati sui poggiatesta anteriori della Ford Galaxy

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,620
Larghezza ..... m 1,800
Altezza ..... m 1,720

POSTI 7

PORTE 5

PESO ..... 2.400 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1998 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 116 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 177 km/h

PREZZO ..... Lire 48.500.000

Ka

Produzione Dal 1997
Carrozzeria Berlina - Cabriolet

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,620
Larghezza ..... m 1,640
Altezza ..... m 1,410

POSTI 4

PORTE 3

PESO ..... 890 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1299 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 70 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 167 km/h

PREZZO ..... Lire 17.670.000

La Ka, la piccola di casa Ford: un altro successo del marchio di Detroit

L'immagine Ford, legata tradizionalmente a modelli popolari e votati soprattutto alla funzionalità e all'uso familiare, comincia a mutare radicalmente sul finire degli anni Novanta, quando il responsabile del design per i modelli piccoli e medi, il francese Claude Lobo, punta su quello che viene definito New Edge Design. Così, al salone di Ginevra del 1994, viene presentata la concept di un'auto molto compatta, dai tratti decisamente anticonformisti, che dà vita alla Ka di serie. In produzione dal 1997, la nuova Ford esce decisamente dai canoni anche di tutte le citycar dell'epoca, proponendosi nella formula di berlinetta a tre porte, quasi piccola coupé, dalle linee tondeggiati e dalle soluzioni stilistiche insolite anche per quanto riguarda l'abitacolo. A quattro posti, con un bagagliaio non particolarmente spazioso e finiture semplici ma esteticamente accattivanti, la Ka conquista l'interesse in particolare del pubblico femminile e giovanile. La meccanica è semplice e segue gli schemi convenzionali per questo tipo di vetture (e in particolare la piattaforma della precedente generazione della Fiesta), con un unico motore inizialmente disponibile, di 1299 cc da 70 Cv dalle prestazioni discretamente vivaci. Ma più interessante è la dinamica di guida della piccola Ford che, ben studiata nell'assetto e nella regolazione dello sterzo, offre grande maneggevolezza e un comportamento di tono sportivo. Bisogna però attendere fino al 2003 per vedere sulla Ka un motore più performante, un 1,6 litri da 95 Cv destinato alla versione che prende appunto il nome di Sport Ka. Unità che ritroviamo sulla roadster-cabriolet costruita dalla Pininfarina. Estremamente longeva, forte di un look capace di sfidare il tempo, la berlinetta Ford resiste sul mercato puntando su numerose serie speciali caratterizzate da allestimenti anche ricchi (selleria in pelle) e con specifiche colorazioni e dotazioni di accessori. Soltanto dopo un decennio, infatti, arriva la seconda generazione. Tutto cambia di nuovo e, questa volta, la riedizione della Ka nasce da un accordo con il gruppo Fiat, per la produzione negli stabilimenti polacchi in sinergia con Panda e 500. Pur sfruttando la stessa piattaforma e varie altre componenti fra le quali il gruppo motore-cambio, la compatta Ford riesce a distinguersi nettamente dalle parenti italiane,

uniformandosi al filone stilistico del Kinetic Design che, nel frattempo, ha soppiantato il New Edge nella strategia d'immagine della marca americana. I motori sono i Fiat, benzina 1.2 da 70 Cv e diesel common-rail 1.3 da 75 Cv.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Berlina	1997 - 2008
StreetKa	2003 - 2006
SportKa	2003 - 2008
Nuova Ka	dal 2009

1. La plancia della nuova Ford Ka dal design moderno
2. L'indicatore di direzione posteriore della nuova Ford Ka è integrato nel gruppo ottico
3. Il restyling della Ford Ka realizzato secondo il kinetic design: tratti movimentati, linee tese, superfici avvolgenti, fiancate pronunciate

FOCUS
StreetKa

Da una concept car realizzata dalla Pininfarina, prende corpo all'inizio del 2003 la piccola serie di roadster a soli due posti, bagagliaio da 200 litri e con capote morbida: è la StreetKa. Allestita con maggiore cura rispetto alla berlinetta standard, la compatta cabriolet adotta la meccanica della SportKa, con assetto più rigido e motore 1.6 da 95 Cv con cambio a 5 marce, per prestazioni vivaci anche se non propriamente sportive: velocità massima di 173 chilometri orari e accelerazione da 0 a 100 in 12 secondi.

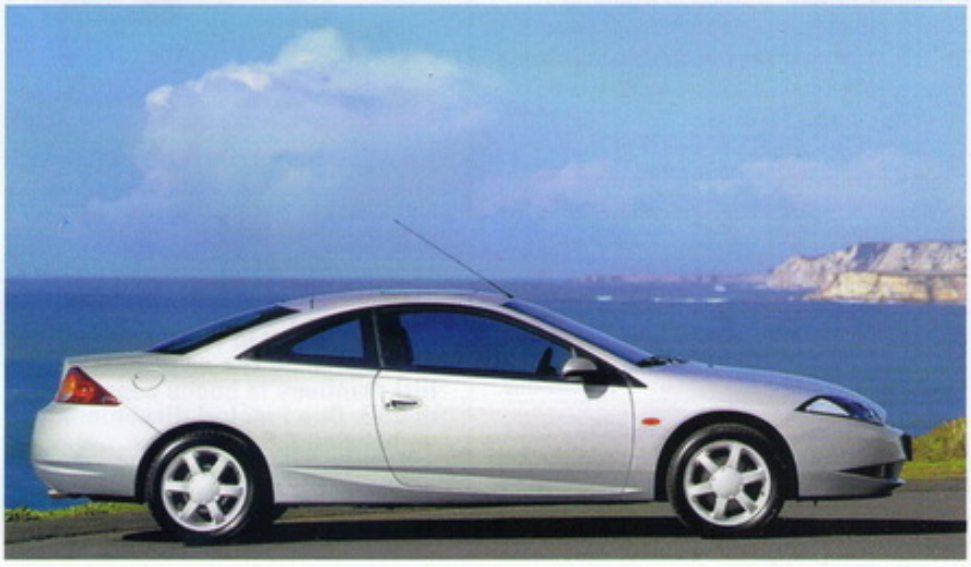
Cougar

Produzione 1998 - 2002
Carrozzeria Coupé

1. La Ford Cougar nella versione del 2001: un coupé dalla linea resa più aggressiva con nuove appendici aerodinamiche
2. La versione per l'Italia della Ford Cougar monta un motore V6 2500 da 170 Cv

1

Uscita di scena la fortunata e apprezzatissima Capri, la Ford Europa non ha più in gamma una coupé sportiva ma anche pratica, in grado di ospitare comodamente quattro persone e i bagagli. Si cerca così di colmare il vuoto lanciando, nel 1998, la Cougar, una sportiva dalle abbondanti dimensioni esterne (4,70 metri di lunghezza), dalla buona abitabilità e con ampio portellone posteriore, che riprende il nome della serie americana venduta con il marchio Mercury. La nuova vettura, derivata in molte componenti dalla Mondeo (ne segue lo schema a trazione anteriore), è confortevole e ben equipaggiata, ma la linea, nonostante sia ispirata al New Edge Design delle Ford più originali, non brilla per aggressività e le finiture sono al livello di una normale auto di classe media. Il motore è un V6 2500 da 170 Cv accoppiato ad un cambio a cinque marce che offre prestazioni soddisfacenti per la categoria e la cilindrata non indifferente (225 chilometri orari di velocità massima e accelerazione da o a 100 in 8,6 secondi). Su alcuni mercati è disponibile anche un quattro cilindri, un due litri e viene commercializzata inoltre una serie speciale, siglata ST 200, con potenza di 200 Cv. Nonostante il prezzo competitivo, la Cougar chiude la sua carriera dopo appena quattro anni di vita e 230mila esemplari prodotti.


2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,700
Larghezza ..... m 1,770
Altezza ..... m 1,330

POSTI 5

PORTE 3

PESO ..... 1.300 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2544 cc
Cilindri ..... 6 a V
Potenza ..... 170 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 225 km/h

PREZZO ..... Lire 48.642.000

Focus

Produzione Dal 1998
Carrozzeria Berlina - Station wagon - Coupé cabriolet

Dopo oltre trent'anni, il nome Escort viene abbandonato e per il nuovo modello medio-compatto della gamma Ford viene adottata una denominazione del tutto originale. Con la nuova Focus, presentata al salone di Ginevra del 1998, la Casa americana propone una vettura fuori dai canoni tradizionali del marchio, sposando la rivoluzione estetica del New Edge Design, inaugurata con l'anticonformista Ka, per un'auto destinata al pubblico internazionale più vasto. Come la Escort anche la Focus viene progettata come world car, capace di soddisfare clientele profondamente diverse (dall'Europa, anche dell'Est, agli Stati Uniti, all'America del Sud), mettendo in campo uno staff di ben 600 tecnici provenienti da ogni parte del globo. Forte nella personalità e proposta nelle classiche varianti berlina (tre e cinque porte, oltre alla tre volumi a quattro porte) e wagon, la Focus ha un passo di 2,61 metri che consente di ottenere una buona abitabilità e un vano bagagli, in particolare della station, di abbondante capacità. Anche all'interno, il design colpisce per originalità, mentre tra gli equipaggiamenti non mancano climatizzatore e computer di bordo. Nella meccanica sono in evidenza soluzioni sofisticate per la categoria, come le sospensioni posteriori a bracci multipli riprese dalla Mondeo, mentre i motori a benzina sono proposti nelle cilindrate 1,4, 1,6, 1,8 e due litri fino a 130 Cv. Il diesel 1.8 è il primo "iniezione diretta" della Ford e adotta anche l'alimentazione common-rail con potenze fino a 115 Cv. Fra gli accessori standard, importanti quelli dedicati alla sicurezza: doppio airbag, Abs e, optional, l'ESP. Auto dell'Anno 1999, la Focus evolve anche in aggressivi versioni sportive, con le 2.0 ST da 173 CV e RS con un motore sovralimentato da 215 Cv. Dopo un restyling nel 2001, nel 2004 arriva la seconda generazione che si informa alla nuova filosofia stilistica Ford del Kinetic Design e adotta una piattaforma in sinergia con le Volvo S40/V50, la Mazda 3 e la monovolume C-Max. Si aggiorna l'offerta di motori, sempre da 1.4 a due litri (benzina, gasolio e anche bioetanolo) con potenze fino a 145 Cv, mentre la RS ha un 2.5 turbo (di origine Volvo) da 300 Cv. Nel 2006 debutta la variante coupé cabriolet, allestita dalla Pininfarina, caratterizzata dal tetto rigido ripiegabile nel bagagliaio. Il restyling del 2008 porta versioni a doppia alimentazione benzina-Gpl, benzina-metano.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,150
Larghezza ..... m 1,700
Altezza ..... m 1,430

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.077 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1596 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 101 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 185 km/h

PREZZO ..... Lire 26.950.000

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1998 - 2001
I Serie Restyling	2001 - 2004
II Serie	2004 - 2008
CC	dal 2006
II Serie Restyling	dal 2008

LA TECNICA

Nel 2006 la gamma Focus si arricchisce di una variante coupé cabriolet. Il tetto rigido si ripiega nel vano posteriore grazie a un comando elettrico, riducendo così lo spazio del bagagliaio che da oltre 500 litri mantiene la buona capacità di 250. Due i motori disponibili: un benzina 1.6 da 100 Cv e un diesel due litri da 136. La Focus CC è progettata e prodotta dalla Pininfarina.

1

FOCUS
World Car

Frutto di un complesso lavoro di progettazione, la Focus coinvolge, già nella fase ideativa, tecnici dalla più varia provenienza internazionale: dall'americano Kammerer direttore della linea prodotto, al capo programma britannico Pixton, al responsabile dell'engineering.il tedesco Laermann, alla project manager irlandese Farenden, allo stilista francese Lobo. Anche per quanto riguarda le fabbriche, la media Ford sottolinea la sua vocazione da world car, con la prima generazione costruita a Saarlouis in Germania, a Valencia in Spagna, a Hermosillo in Messico, a Pacheco in Argentina, a Wayne in Michigan (in America) e a San Pietroburgo in Russia.

1. La Focus, per il suo design originale, è la berlina di casa Ford che si guadagna il premio di Auto dell'Anno 1999
2. La Ford Focus station wagon

2

Escape

Produzione Dal 2000
Carrozzeria Suv

Di piccole dimensioni per gli standard statunitensi (meno di 4 metri e mezzo di lunghezza), la Ford Escape è un Suv costruito e diffuso in vari paesi anche con i nomi di Maverick, Mercury Mariner e Mazda Tribute. Lanciata nel 2000, con carrozzeria a cinque porte, la compatta Suv americana viene offerta nelle varianti a trazione anteriore o integrale con un motore di base 4 cilindri due litri a benzina da 132 Cv, cui si aggiunge un più potente tre litri V6 da 200 Cv. L'abitacolo ospita comodamente cinque persone e il vano bagagli ha una buona capacità, variabile da 935 a 1.835 litri. Nel 2005, con l'aggiornamento, il propulsore d'ingresso sale a 2300 cc che arrivano a 2500 a partire dal 2008 e viene potenziato fino a 240 Cv anche il tre litri. Nel 2004 è fra i primi Suv a essere disponibile in variante Hybrid.

1

FOCUS
Ibrida

Compatta e polivalente, la Ford Escape è anche la prima vettura nella categoria dei Suv di pari dimensioni a proporre, dal 2004, un sistema di alimentazione ibrida che, secondo la Casa, ne migliora l'efficienza dal punto di vista del rendimento complessivo del 75 per cento. Per affiancare il motore elettrico, il 4 cilindri due litri a benzina è del tipo a ciclo Atkinson. Dal 2008 la cilindrata viene portata a 2500 cc.

1. La Ford Escape è un Suv di medie dimensioni
2. L'ultima versione della Ford Escape, ancora più robusta e compatta delle precedenti

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	2000 - 2004
Hybrid I Serie	2004 - 2007
II Serie	2005 - 2007
III Serie	2008
Hybrid II Serie	dal 2008

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,440
Larghezza ..... m 1,780
Altezza ..... m 1,700

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.470 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1988 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 132 Cv

TRAZIONE ..... integrale

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 166 km/h

PREZZO ..... nd

C-Max

Produzione Dal 2003
Carrozzeria Multispazio

1. La Ford C-Max, una monovolume compatta dalle linee spigolose
2. La Ford C-Max si caratterizza esteticamente per le grandi superfici vetrate
3. Una versione della Ford C-Max con alimentazione a bioetanolo

Dopo la Galaxy, la Ford Europa entra nel settore delle monovolume più compatte con la Focus C-Max del 2003. Sobria nel design, la nuova vettura polivalente offre 5 comodi posti con buone caratteristiche di trasformazione dell'abitacolo. I sedili posteriori hanno due poltroncine più ampie ai lati e una più piccola centrale che si può eliminare; nella configurazione a 4 posti è possibile spostare i due laterali in senso obliquo a vantaggio della comodità e a scapito della capacità del bagagliaio che può variare da 500 a oltre 1.600 litri di capacità. Sul piano tecnico, il pianale è quello della Focus, compresi i motori a 4 cilindri, benzina, diesel e bioetanolo da 1,6 a 2 litri, cui si aggiungono in seguito quelli a doppia alimentazione benzina-GPL e benzina-metano. Nel 2006 la C-Max si avvicina esteticamente al Kinetic Design della seconda generazione Focus.

1

FOCUS
Come nel salotto

La versatilità della C-Max è sottolineata dalla presenza di un originale sistema che consente di mutare la funzionalità dei sedili posteriori. Con soli quattro passeggeri, ad esempio, si può fare a meno del sedile centrale, arretrando e spostando verso il centro le altre due poltroncine. Si ricava così maggiore spazio e si crea quasi una comoda area salotto.

2

3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	2003 - 2006
II Serie	dal 2006

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,330
Larghezza ..... m 1,830
Altezza ..... m 1,600

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.340 kg

MOTORE
Alimentazione ..... gasolio
Cilindrata ..... 1560 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 90 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 177 km/h

PREZZO ..... Euro 19.100

GT

Produzione 2004 - 2006
Carrozzeria Coupé

Al salone di Detroit del 2003, la Ford fa rivivere con una fascinosa concept car il mito della sua sportiva più celebre ed estrema, la GT 40 da competizione degli anni Sessanta. La nuova, che entra in produzione nell'anno successivo, battezzata semplicemente GT per non incorrere in problemi legali con i costruttori di repliche depositari della celebre sigla, ricalca fedelmente i connotati stilistici fondamentali della nobile antenata, ma naturalmente con soluzioni meccaniche e costruttive completamente diverse. La prima GT 40 (il numero si riferisce all'altezza in pollici del corpo vettura, pari quindi a 103 centimetri), del resto, nasce nel 1964 proprio per contrastare la Ferrari nell'allora Campionato Mondiale Sport-Prototipi, dopo il rifiuto da parte del Drake di Maranello di cedere la proprietà della prestigiosa marca italiana al colosso statunitense.
Per raggiungere questo obiettivo viene creata la F.A.V. (Ford Advanced Vehicles) che si avvale dei migliori specialisti inglesi delle competizioni e nasce così una vettura d'avanguardia, equipaggiata con un otto cilindri a V di 4200 cc derivato dalla serie, disposto in posizione posteriore-centrale e accoppiato a un cambio Colotti a sole quattro marce. La bella carrozzeria è in fibra di vetro e nasconde un sofisticato telaio semimonoscocca. Il debutto a Le Mans è negativo, ma in seguito la GT 40, costantemente aggiornata e con motori che raggiungono i sette litri e gli oltre 500 Cv, vive stagioni di strepitosi successi nelle competizioni, comprese quattro affermazioni nella classica 24 Ore francese. Alcune unità vengono anche destinate all'uso esclusivamente stradale. Come la GT moderna che, tuttavia, impiega un telaio tipo space-frame in alluminio ed è equipaggiata con un 8V 32 valvole e quattro alberi a camme in testa di 5400 cc, con compressore volumetrico Eaton, per 558 Cv di potenza.
Il cambio è a sei marce e le sospensioni sono le corsaiole a triangoli sovrapposti, mentre l'impianto frenante è dotato di Abs, il differenziale è un Torsen e lo sterzo a cremagliera è servoassistito. Eccezionali le prestazioni dichiarate: oltre 300 chilometri orari di velocità massima e appena 3,8 secondi per passare da 0 a 100 chilometri orari. Anche l'abitacolo, dal design rétro, richiama quello degli anni Sessanta, ma l'attenzione al comfort è decisamente maggiore. Costruita nello stabilimento di Wixom nel Michigan, la sportiva statunitense viene diffusa in Europain soli 101 esemplari (dei circa 4mila prodotti), venduti al prezzo di 177.000 euro.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,640
Larghezza ..... m 1,950
Altezza ..... m 1,120
POSTI 2
PORTE 2
PESO ..... 1.580 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 5409 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 558 Cv

TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... 6 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 300 km/h
PREZZO ..... Euro 177.000

1. La Ford GT, un bolide da 300 chilometri orari
2. La moderna plancia strumenti della nuova Ford GT
3. Il design della Ford GT è fedele, dimensioni a parte, a quello della leggendaria GT 40 del 1964

2

1

FOCUS

La carriera sportiva

La carriera agonistica della Ford GT 40 inizia nel peggiore dei modi, con il ritiro di tutte e tre le vetture iscritte alla 24 Ore di Le Mans del 1964. Stessa sorte alla 1.000 Km del Nürburgring con molte difficoltà nella messa a punto. Nel 1965 arriva la prima vittoria a Daytona, ma in Francia non c'è niente da fare contro le Ferrari. Bisogna attendere così il 1966 per raggiungere i traguardi più ambiti: due triplette sia a Daytona che a Le Mans, con una cilindrata di sette litri. Nel 1967 ancora un successo in Francia, che si ripete nel 1968, ormai con i colori del team John Wyer, e nel 1969 quando, nonostante gli anni sulle spalle, la GT 40 riesce a battere anche la Porsche 917 a 12 cilindri.

3

S-Max

Produzione Dal 2006
Carrozzeria Multispazio

Nel 2006 Ford Europa completa la gamma delle sue monovolume con la S-Max, un modello le cui caratteristiche si distaccano dalla formula convenzionale di questo tipo di vetture per proporne una inedita chiave di lettura. La formula è quella del multi purpose vehicle, in pratica una monovolume più dinamica che sappia attirare anche i clienti delle tradizionali berline e station wagon, con la forza di una spaziosità e di una flessibilità maggiori. La S-Max non solo si presenta con un design particolarmente slanciato, ma anche nella meccanica e negli assetti dimostra di non puntare le sue carte soltanto sulla funzionalità e l'abitabilità. Guida precisa e comportamento sportivo, al pari di berline di taglia medio-superiore dalla vocazione brillante, distinguono nettamente la S-Max dalla stessa Galaxy e la rendono di fatto un'alternativa alle Mondeo. I motori a benzina sono il quattro cilindri due litri da 145 Cv e il cinque cilindri 2.5 di origine Volvo da 220 Cv. La più potente delle S-Max può raggiungere i 230 chilometri orari accelerare da 0 a 100 in meno di 8 secondi. I quattro cilindri a gasolio, inoltre, sono ben noti e scelti fra quelli più performanti della scuderia Ford Europa: il 1800 da 125 Cv e il due litri da 140, quest'ultimo tutt'altro che sottodimensionato per il peso della vettura (oltre 1.600 chilogrammi) e in grado di spingerla sulla soglia dei 200 chilometri orari con spinta da 0 a 100 in poco più di 10 secondi. Successivamente, viene aggiunto il turbodiesel 2.2 da 175 Cv con cui si superano i 200 chilometri orari e si scende sotto i 10 secondi nell'accelerazione da 0 a 100 chilometri orari. La forma slanciata della carrozzeria, d'altra parte, non limita troppo le doti di abitabilità e sfruttamento dello spazio interno. Alle dimensioni esterne quasi da ammiraglia (lunghezza di circa 4,80 metri), la vettura unisce cinque posti molto comodi e un vano di carico dalla capacità notevole, che può variare da 850 a oltre 2.000 litri. Gli equipaggiamenti sono da top di gamma, con ben 10 airbag, climatizzatore bi-zona e controllo elettronico della stabilità di serie, mentre non mancano neppure navigatore satellitare e sensori di parcheggio.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,770
Larghezza ..... m 1,880
Altezza ..... m 1,660

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.802 kg

MOTORE
Alimentazione ..... gasolio
Cilindrata ..... 2179 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 175 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 6 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 212 km/h

PREZZO ..... Euro 31.500

LE VERSIONI

Modello	Produzione
2.0	dal 2006
2.5	dal 2006
2.0 TDCi	dal 2006
1.8 TDCi	2006 - 2008
2.2 TDCi	dal 2008

1

2

1. La Ford S-Max unisce la comodità di una monovolume con le prestazioni di una berlina
2. Gli interni della Ford S-Max sono spaziosi e permettono una configurazione anche a sette posti
3. La plancia comandi della Ford S-Max: si nota il monitor centrale con schermo Lcd

3

Edge

Produzione Dal 2006
Carrozzeria Crossover

Presentata al salone di Detroit del 2006, la Edge è una crossover a 2 o 4 ruote motrici realizzata dalla Ford in un periodo in cui il mercato delle sport utility subisce a livello mondiale un consistente calo di vendite. Proprio per questo, nonostante l'aspetto imponente, ha una carrozzeria a 5 porte con delle dimensioni ben più contenute rispetto alle tradizionali maxi tutto-terreno americane. È lunga 4,720 metri e il suo abitacolo per cinque ha una capacità di carico fino a 2355 litri. Costruita sulla meccanica della piattaforma CD3, già utilizzata in Ford per la Mazda 6 la Mondeo e la Jaguar X-Type, è equipaggiata con un motore a benzina V6 Duratec di 3,5 litri per 268 Cv, abbinato ad un cambio automatico a 6 rapporti. Le versioni a trazione integrale dispongono della ripartizione variabile della motricità sui 2 assali.

1

FOCUS
La versione Sport

Al salone di Chicago del 2008 la Edge debutta in una variante denominata Sport. Subito riconoscibile per i cerchi in metallo spazzolato da 22 pollici, il vistoso spoiler posteriore e l'abitacolo rifinito in pelle grigia, la Sport è più cattiva nel design. Ma nella meccanica è praticamente identica alla versione standard.

1. La Edge, il grintoso crossover realizzato dalla Ford nel 2006
2. Gli interni ergonomici e hi-tech della Ford Edge. Questa vettura può anche contare su un cambio automatico

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
3.5 V6	dal 2006
Sport	dal 2008

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,720
Larghezza ..... m 1,925
Altezza ..... m 1,700

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.850 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3496 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 268 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... automatico

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 180 km/h

PREZZO ..... nd

Kuga

Produzione Dal 2008
Carrozzeria Crossover

Arriva nel 2008 la prima sport utility di taglia media della Ford in Europa. La formula scelta dalla Casa americana si stacca da quella dei Suv convenzionali, per avvicinarsi di più alla emergente filosofia crossover. Pur offrendo uno schema 4x4, la Kuga prevede anche versioni a sola trazione anteriore e dà molta importanza al look secondo i dettami del Kinetic Design. Le caratteristiche di abitabilità e dotazioni la avvicinano alle berline e station wagon di fascia superiore. Compatta nelle dimensioni esterne, inferiori ai 4 metri e mezzo di lunghezza, la crossover Ford ha un vano di carico con capacità variabile da 400 a oltre 1.400 litri. Nella meccanica ritroviamo due motori già utilizzati dalla Ford: il cinque cilindri 2.5 litri turbo a benzina da 200 Cv e il turbodiesel due litri da 136 Cv.

1

1. Le linee della Kuga seguono i nuovi dettami del Ford Kinetic Design
2. La Ford Kuga più che un Suv è un crossover con dotazioni che la avvicinano a una berlina

FOCUS
Trazione integrale

Come molti altri Suv e crossover della categoria, la Kuga consente una mobilità superiore alla media in condizioni di difficoltà non estrema. Il sistema a 4 ruote motrici si avvale di una frizione Haldex che ripartisce automaticamente la coppia sui due assali secondo le condizioni del percorso, fino a valori del 50 percento su entrambi. Più adatte alle strade normali anche le sospensioni, con schema McPherson anteriore e posteriore.

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
2.5	dal 2008
2.0 TDCi	dal 2008

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

Lunghezza	m 4,440
Larghezza	m 1,840
Altezza	m 1,680
POSTI	5
PORTE	5
PESO	1.538 kg

MOTORE

Alimentazione	gasolio
Cilindrata	1997 cc
Cilindri	4
Potenza	136 Cv
TRAZIONE	integrale
CAMBIO	6 marce

FRENI

Anteriore	a disco
Posteriore	a disco
VELOCITÀ MASSIMA	180 km/h
PREZZO	Euro 28.750

Fox

Philadelphia
Stati Uniti
1921 - 1923

All'inizio degli anni Venti a Philadelphia viene fondata una fabbrica di autovetture la cui produzione si distingue per i motori di grossa cilindrata raffreddati ad aria, caratteristica che la pone immediatamente alla ribalta come concorrente diretta della Franklin di Syracuse. Tuttavia, mentre i propulsori delle auto Franklin hanno valvole in testa e asse a camme laterale, le Fox hanno un elemento di vantaggio poiché sono equipaggiate con un sei cilindri dotato di ventola anteriore per il raffreddamento. Per quanto riguarda le altre prestazioni le auto possono dirsi equivalenti, ma le Fox non hanno la fortuna di mercato delle loro concorrenti e restano subito vittime della scarsa fiducia del pubblico per i motori raffreddati ad aria. La diffidenza nei confronti dei prodotti Fox costringe l'azienda a interrompere l'attività già nel 1923.
La denominazione Fox è popolare nell'automobilismo ed è utilizzata frequentemente negli Usa dove esistono diversi esperimenti, antecedenti la Fox, che portano lo stesso nome, pur non avendo alcun collegamento diretto con la Casa di Philadelphia.

Una Fox del 1922 con motore da quattro litri

Framo

Frankenberg
Germania
1932 - 1939

Inizialmente è una piccola fabbrica automobilistica tedesca, nata in Sassonia, a Frankenberg. Il proprietario è Jorgen Skafte Rasmussen, sostenitore del motore a due tempi, che mutua dalle motociclette (con cui inizia la sua attività industriale) alle auto. Rasmussen è fra l'altro anche il fondatore della DKW, Casa automobilistica in attività dal 1918 al 1966.
La storia della Framo è certamente più breve ma offre spunti interessanti.
Il modello più conosciuto, anche se rimane in produzione per soli due anni, è lo Stromer: si tratta di una piccola coupé con due ruote anteriori e una posteriore, che può essere dotata di motori con cilindrate da 200, 400 e 600 cc. Precedentemente la Casa realizza una vettura convenzionale a quattro ruote dalle dimensioni molto ridotte, e per questo ribattezzata Il Piccolo, con un motore dalla cubatura di 200 cc, raffreddato ad aria. Nel 1935 viene poi prodotto un veicolo con motore e trazioni superiori e con una cilindrata dai 200 ai 300 cc.
L'attività dell'azienda termina nel 1937, ma le auto Framo continuano a essere prodotte fino al 1939.

1

2

1. Un autocarro Framo con carrozzeria bicolore
2. La Framo si specializza in vetture, spesso adibite a veicolo commerciale
3. La berlina Framo dalle dimensioni ridotte, ribattezzata Il Piccolo

Franay

Parigi
Francia
1925 - 1955

Questa Casa automobilistica nasce in Francia come piccola carrozzeria. Dopo i primi dieci anni di attività inizia a raggiungere la notorietà.Tra le vetture più famose realizzate da Franay c'è il celebre coupé de ville del 1938 allestito su Rolls Royce Phantom III, ancora esistente. Tra gli altri modelli celebri ci sono la convertibile quattro porte su telaio Duesenberg del 1931, una cabriolet due porte Hispano Suiza 54 Cv. Celebre anche la coupé costruita nel 1934 su telaio Bentley 3,5 litri, attualmente conservato al Museo dell'automobile di Torino. Sempre con una coupé de ville Hispano Suiza, nel 1936, la Casa francese vince il Gran Prix d'honneur al concours d'Èlégance di Parigi.L'attività della Franay si sviluppa comunque sempre in bilico fra la semplice realizzazione di esemplari modificati per clienti speciali e il tentativo di realizzare vetture con un'impronta più personale da commercializzare con il proprio marchio. Nel 1955 si cambia registro: al salone di Parigi viene presentata una berlina atipica, nera con meccanica Citroën 15 Cv Six.

La macchina è concepita come pezzo unico, da utilizzare come mezzo di rappresentanza dal presidente della Repubblica René Coty: l'auto presidenziale viene realizzata con diversi elementi provenienti da vetture di serie, come i paraurti e il parabrezza, "presi in prestito" dalla Ford Comète mentre il lunotto posteriore è quello di una Buick del 1949.

1

2

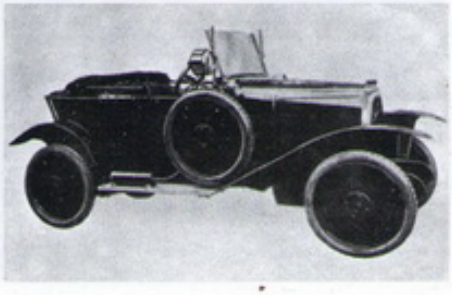
1. Al concorso d'eleganza di Villa D'Este del 1931 viene presentata una Duesenberg J carrozzata da Franay
2. La splendida Bentley Franay del 1947, una delle auto più ricercate al mondo

Françon

Seine-et-Oise
Francia
1922 - 1927

La Françon è una piccola automobile costruita dalla Truelle et Cie, azienda francese specializzata nella produzione di motori marini e industriali.La vettura registra scarso successo di pubblico e di mercato, vendendo soltanto pochi esemplari.
Il primo modello realizzato è una biposto con carrozzeria aperta e telaio in legno, il motore è bicilindrico, a due tempi di circa 450 cc. L'impostazione delle Françon è volutamente semplice e in molti aspetti simile a quella della popolarissima Citroën 5 CV; da questa tuttavia si distingue per la meccanica molto più semplice (per esempio il telaio in legno) e per la predilezione per i motori a due tempi. L'evoluzione del modello originale si sviluppa attraverso il progressivo aumento di cilindrata del motore, fino 650 cc, e migliorie al sistema di trasmissione; negli ultimi tempi di attività viene giocata anche la carta di nuovi propulsori realizzati all'esterno da Chedru, ma ciò non impedisce la chiusura dell'azienda nel 1927.

Un modello della Françon con carrozzeria aperta e telaio in legno



Franklin

New York, Stati Uniti 1902 - 1934

1. Una Franklin Model D del 1907
2. Una Franklin torpedo phaeton del 1912 in una gara d'auto d'epoca a Monterey

L'incontro tra Herbert H. Franklin e l'ingegnere John Wilkinson porta alla nascita, nel 1902, a Syracuse, nello stato di New York, del marchio automobilistico americano Franklin Manufacturing Company. Questa Casa, attiva per 32 anni, è caratterizzata dall'intera produzione di auto dotate di propulsori raffreddati ad aria, ritenuti più semplici ed affidabili, e dal largo impiego della lega di alluminio che consente la realizzazione di veicoli più leggeri. Il primo modello uscito dalla piccola fabbrica di Syracuse è la Franklin runabout equipaggiata con motore a quattro cilindri con una potenza di 10 cavalli, di cui vengono venduti 13 esemplari. Nel 1903 la gamma di vetture offre una scelta di tre motori a quattro cilindri con potenze di 12,20 e 30 Cv. Quest'ultima versione, nel 1904, si rende protagonista di un'epica impresa: per dimostrare l'affidabilità della vettura, il pilota Lester Whitman il primo di agosto effettua un coast to coast e parte dal Golden Gate Park di San Francisco per raggiungere New York dopo 7.200 chilometri percorsi in 32 giorni, 17 ore e 20 minuti, un vero record. Nel 1906 escono dallo stabilimento la Type G e la Type H, la prima Franklin con motore a sei cilindri e una potenza di 30 Cv. Intanto si amplia anche la gamma di carrozzerie e nel 1910 diventano disponibili le versioni phaeton, double-phaeton e landaulet. Da segnalare poi la vittoria nella corsa Los Angeles-Phoenix che giunge per opera del pilota e concessionario Ralph Hamlin nel 1912; mentre l'anno successivo vede l'uscita della prima berlina, la Franklin H Limousine. John Wilkinson intanto lavora allo sviluppo di un propulsore a sei cilindri in linea da 25/35 Cv che equipaggia la serie 9 nel 1917. Tre anni dopo una Franklin Magfarian con motore 6 cilindri 9000 cc si impone nell'economy run New-York/Montreal con un consumo inferiore ai 6 litri per 100 chilometri. Nel frattempo però le varie concessionarie del marchio iniziano a lamentarsi per la mancanza di rinnovamento della gamma per cui nel 1923 fa la sua comparsa il model 10 con motore 6 cilindri, 4000 cc, 25 e 32 Cv, con sei tipi di carrozzeria dalla roadster alla limousine. L'anno dopo, a causa di alcune divergenze, Wilkinson lascia la società e Frank DeCausse viene nominato a capo del dipartimento stile. Nel 1926 nasce la serie 11 che riscuote un particolare apprezzamento per le sue qualità estetiche eleganti e per la nota affidabilità del motore raffreddato ad aria. Due eventi importanti si registrano poi nel 1928 con la morte di DeCausse e l'arrivo di Raymond Dietrich a capo del design, e l'uscita del modello Airman, dedicato alla trasvolata atlantica di Charles Lindbergh, con motore di 4500 cc da 46 Cv. Nel 1930 oltre all'apprezzato mo-

2

1

dello 145 con 87 Cv e 147, disponibile anche nella versione convertibile, si registra un'impresa degna di nota: la New-York-Los Angeles in meno di 70 ore alla media di 75 chilometri orari.
L'anno successivo, il crollo della borsa americana si fa sentire anche nelle vendite della Casa e poco cambia con l'arrivo della nuova Airman con motore 6 cilindri da 100 Cv. Del 1933 sono la Olympic e la Twelve che con il suo mastodontico motore 12 cilindri a V di 6500 cc e 150 Cv di potenza, oltrepassa i 150 chilometri orari ma consuma circa 50 litri per 100 chilometri, decisamente troppo anche per quel periodo, tant'è che nel 1934 la Casa cessa la sua attività automobilistica.

Maurilio Rigo

IL PERSONAGGIO

Herbert H. Franklin

Prima di diventare un costruttore di automobili *Herbert H. Franklin* (nella foto), nato nel settembre del 1866 a Lisle nella contea di Broome, New York, è editore di un piccolo giornale e successivamente matura esperienze nei processi di pressofusione dei metalli. Soltanto l'incontro che avviene nel 1901 con il giovane ingegnere John Wilkinson, che sta sviluppando un progetto per un'automobile, lo trasforma in un fabbricante di auto. Resta poi fedele per tutta la durata della produzione al semplice motore raffreddato ad aria ritenendolo molto più affidabile, anche se meno potente, rispetto agli equivalenti dotati di raffreddamento a liquido. Proprio per questa sua "fede" nel 1927 decide di sostenere il tentativo di trasvolata atlantica, New York-Parigi non stop, che l'aviatore Charles Lindbergh si appresta a compiere a bordo dello Spirit of St. Louis, aeroplano spinto anch'esso da un motore raffreddato ad aria. Successivamente l'effige che riproduce il modellino dell'aereo di Lindbergh diventa un optional, come tappo del radiatore, delle automobili Franklin. E se nel 1934 la storia di questo apprezzato marchio di auto si conclude, quella del suo motore prosegue proprio in campo aereo, prima con l'acquisto da parte di Preston Tucker che al termine della Seconda guerra mondiale rileva la Air Cooled Motors of Syracuse, e poi sopravvive fino al 1975 grazie ai motori che equipaggiano aerei leggeri ed elicotteri. A tutt'oggi i motori ispirati ai progetti Franklin sono ancora in produzione.

Type B

Produzione 1903 - 1914
Carrozzeria Torpedo

1. La Type B, una quattro cilindri con carrozzeria light roadster a due posti, che all'inizio del XX secolo irrompe sul mercato americano
2. La struttura con il sedile biposto della Type B
3. La versione Brougham del 1908

Derivata dalla Runabout, prima automobile realizzata dalla Franklin con un propulsore da 10 Cv, la Type B è il modello con cui la Casa di Syracuse entra effettivamente nel mercato americano. Inizialmente ha una carrozzeria light roadster a due posti, successivamente è realizzata anche in una variante tonneau a 4 posti. Nella meccanica impiega un motore a 4 cilindri raffreddato ad aria di 1,7 litri che è montato trasversalmente ed è in grado di sviluppare una potenza di 20 Cv. Questo, è accoppiato a un cambio epicicloidale a due rapporti e, a partire dal 1905, è dotato di valvole di aspirazione azionate meccanicamente con due carburatori a galleggiante per l'alimentazione. Fornita di sospensioni con balestre ellitiche, nelle versioni più evolute monta delle ruote a raggi anziché a razze di legno.

1

FOCUS
Dalla strada al cielo

Sviluppate ed evolute nel tempo, molte soluzioni meccaniche adottate dalla Franklin, sono riprese nel 1934 dalla Air Cooled Motor Corporation, mutata poi in Franklin Engine Co. Questa, infatti, acquista numerosi brevetti della Casa automobilistica costretta per motivi finanziari a chiudere i battenti e si dedica alla produzione di motori leggeri destinati all'aviazione.

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... nd
Larghezza ..... nd
Altezza ..... nd

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 500 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1767 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 20 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 2 marce

FRENI
Anteriore ..... assente
Posteriore ..... assente

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... Dollari 1.600

Frazer Nash

Kingston
Inghilterra
1924 - 1960

1

Una delle più longeve fra le piccole aziende artigianali britanniche nasce dall'eredità della G.N. (Godfrey-Nash), piccola Casa specializzata nella realizzazione di cyclecar. Uno dei due soci, Archibald Frazer Nash, apre nel 1924 una propria attività di costruzione di autovetture sempre di impronta sportiva ma di dimensioni e con ambizioni superiori.
Le sedi costruttive dell'azienda sono due: Kingston nel Surrey dall'anno di origine della Frazer Nash (1924) fino al 1926 e poi Isleworth (Middlesex) fino alla chiusura nel 1960.
Le Frazer Nash nascono tutte con un'impronta sportiva che si manifesta attraverso la leggerezza, la predilezione per i motori potenti e una cura particolare per le caratteristiche di guida; caratteristiche che si ritrovano indifferentemente sia nei modelli stradali sia in quelli destinati specificamente alle competizioni.Sul fronte dei motori nel primo periodo vengono scelti degli Anzani a 4 cilindri e valvole laterali fino a quando non prende le redini dell'azienda la famiglia Aldington che preferisce motori Meadows a valvole in testa. Dopo la Seconda guerra mondiale grazie a un accordo tra Bmw, Bristol Aeroplane Company e Aldington, la Frazer Nash può adottare un motore da 2 litri di alte prestazioni. Il sei cilindri di origine tedesca, prodotto in Inghilterra su licenza e utilizzato anche dalla Bristol è alla base della realizzazione di una affusolata biposto che viene soprannominata Le Mans (dopo la conquista del terzo posto assoluto nella gara francese) e che vince la Targa Florio del 1950. Da questo progetto nascono i modelli Aldington-Frazer Nash (A.F.N.) con motori Bmw a sei e otto cilindri, prodotti fino al 1960.

1. Una Frazer Nash monoposto del 1937 da competizione
2. La Frazer Nash modello Standard Three Seater del 1925, equipaggiata con il motore quattro cilindri Anzani da 1500 cc

2

Freia

Greiz
Germania
1922 - 1927

Sono contraddistinte dal marchio Freia solo poche vetture, costruite negli anni Venti.
La Casa tedesca dispone infatti di scarsa disponibilità economica e finanziaria e costruisce solo su ordinazione.
La breve esistenza della Freia viene ricordata essenzialmente per la realizzazione di vetture leggere e agili, adatte alle competizioni su strada dell'epoca, ma soprattutto molto più semplici ed economiche di quelle delle marche più note. Da qui la strategia di utilizzare telai di impostazione sportiva e motori di cilindrata inferiore al litro e mezzo, per rientrare nel limite di categoria nelle gare.
Le Freia sono preferibilmente equipaggiate con propulsori a quattro cilindri costruiti in Germania dalla Steudel, ma la produzione del tutto artigianale e su specifiche del cliente, consente la realizzazione di esemplari con motorizzazioni diverse.
Le dimensioni dell'azienda non si sviluppano al di fuori di questo settore specifico e ciò non consente lo sviluppo dell'attività che, infatti, si interrompe nel 1927.

Frisky

Wolverhampton
Inghilterra
1957 - 1964

Si tratta di una piccola vettura inglese equipaggiata con un motore motociclistico di 328 centimetri cubi da 16 Cv. Disegnata dal capitano Raymond Flower per la fabbrica di motori Maeadows, il primo modello, la Friskysport del 1957, è capace di raggiungere i 100 chilometri orari, grazie alla sua leggerezza e alle dimensioni ridotte. Il propulsore Villiers a 2 cilindri, con raffreddamento ad aria, è sistemato nella parte posteriore e abbinato a un cambio a quattro velocità. Per economizzare, la trasmissione è addirittura priva di differenziale, contando sul fatto che la carreggiata posteriore è molto stretta. Viene commercializzata alla cifra di 484 sterline.
Nel 1959 la gamma Frisky si amplia con un nuovo modello a tre ruote che viene chiamato Family Three. Un nome simpatico che deriva dal fatto che nella nuova versione possono sistemarsi i componenti di un'intera famiglia, ossia adulti davanti e bambini dietro. Anche questo modello monta un propulsore Villiers, stavolta monocilindrico di 200 centimetri cubici. Dopo il lancio, il motore viene sostituito da un Excelsior più grande di 250 centimetri cubi. Il modello successivo, il Prince, sempre a tre ruote, viene concepito con un 250 centimetri cubici, per arrivare successivamente ai 350. La scelta è tra un Villiers e un Excelsior. Sempre nel 1959 Frisky adotta le quattro ruote con una sportiva biposto, la Friskysprint, equipaggiata con motore Excelsior a 3 cilindri di 500 cc, capace di sviluppare una potenza di 30 Cv. Rimane un prototipo, mai entrato in produzione.
Dopo il trasferimento della fabbrica nel Kent, nel 1961 a Sandwich e nel 1963 a Qeenborough, la Frisky cessa l'attività.

La Friskysport del 1957, una vetturetta a due posti con motore Villiers a due cilindri. Raggiunge i 100 chilometri orari

Frontmobile

Grenloch
Stati Uniti
1917 - 1918

Vive solo un anno il sogno di un piccolo costruttore americano di realizzare un'automobile fuori dagli schemi e per molti versi all'avanguardia. La denominazione Frontmobile fa infatti riferimento alla trazione anteriore, soluzione all'epoca considerata, con buone ragioni, tecnicamente irrealizzabile. Questa piccola fabbrica di Grenloch, nel New Jersey, invece si impegna nella produzione di alcune vetture con uno schema meccanico assolutamente non convenzionale: il motore è un tradizionale quattro cilindri a valvole laterali e il cambio, separato, non è collocato dietro il motore ma davanti, da dove parte la trasmissione finale alle ruote anteriori. Il risultato è una vettura con una meccanica anteriore particolarmente ingombrante, con il comando del cambio particolarmente complesso per la necessità di "aggirare" il motore e con tutti i problemi legati al collegamento delle ruote anteriori sterzanti.
La Frontmobile resta quindi un interessante esperimento di quell'impostazione meccanica che in era moderna viene definita "tutto avanti" ma che all'epoca non ha possibilità di riuscita e conduce alla chiusura delle attività dopo solo un anno dall'apertura.

Fso

Varsavia Polonia 1951

La Casa automobilistica Fso, abbreviazione di Fabryka Samochodòw Osobowych, nasce a Zeran, distretto di Varsavia, nel 1951, per volontà del governo polacco che intende motorizzare la nazione dopo la Seconda guerra mondiale. La prima vettura a uscire dallo stabilimento è la Warszawa e viene prodotta su licenza della russa Gaz-M20 Pobeda. Nel 1953, grazie al lavoro svolto da un team di progettisti interni, viene realizzato il primo modello frutto degli sforzi della Fso, la Syrena, che vede la luce nel 1957, e la cui produzione viene spostata nello stabilimento Fabryka Samochodów Małolitrazowych (che nasce nel 1970 in seguito a un accordo con la Fiat), proseguendo per 25 anni. Equipaggiata con motore a due tempi, è un modello economico di dimensioni compatte che rappresenta la prima occasione di mobilità per la gran massa della popolazione, un po' come avviene con la tedesca Trabant nella Germania orientale. Da segnalare poi anche alcuni prototipi, come la Warszawa 210, realizzati dalla carrozzeria Ghia ma mai entrati in produzione e che comunque fanno da prologo all'accordo stipulato con la Fiat nel 1965. Dall'intesa con la Casa torinese, che ristruttura gli stabilimenti polacchi, prende corpo la Fiat Polski 125p, modello-replica della 125 berlina italiana, giunta ormai in patria al suo ciclo di vita finale. Al tempo stesso l'accordo tra Fso e Fiat consente l'impiego di componenti della casa del Lingotto per la realizzazione di altri modelli da parte del costruttore polacco. Per soddisfare le esigenze del mercato interno la Fso produce delle originali varianti della 125, che però restano relegate alla sola Polonia, come le versioni station wagon, pick up e nell'allestimento speciale ambulanza. Il successo è comunque notevole e la Fiat Polski 125p resta in produzione fino al 1991 arrivando a sfiorare quota un milione e cinquecentomila esemplari prodotti. Del 1978 è anche la Polonez, realizzata con diverse carrozzerie, che ottiene un buon successo restando sul mercato per circa venti anni.

1

2

1. Un manifesto promozionale della Fso Warszawa
2. La Warszawa, berlina costruita su licenza della russa Gaz, è la prima vettura a uscire dagli stabilimenti Fso

Dopo la rivoluzione del 1989, il governo polacco decide di privatizzare la Fso e inizia la ricerca di un partner adatto tra le industrie internazionali. Nel 1994 arriva la collaborazione con il gruppo General Motors che inizia ad assemblare la Opel Astra a Varsavia, nel distretto di Zeran. L'anno successivo la Fso passa alla sudcoreana Daewoo Motors e viene rinominata Daewoo-Fso. Così dal 1995 il costruttore coreano inizia la produzione dei modelli Nexia ed Espero (realizzati a loro volta sulla base di Opel Kadett-E e Ascona-C) nell'impianto della Fso a Varsavia e nel 1997 tocca all'assemblaggio e alla produzione semicompleta della Lanos. Due anni dopo la produzione si allarga e include la citycar Matiz e anche il montaggio di altri modelli Daewoo. Verso la metà degli anni Novanta GM decide di aprire uno stabilimento di proprietà a Gliwice (in precedenza le Astra vengono prodotte su una catena di montaggio di Fso, che per un breve periodo, continua ad assemblare Opel Vectra destinate al mercato polacco). In questo modo, di fatto, si conclude la collaborazione tra GM e Fso. Intanto, nel 2002 General Motors rileva, insieme ad alcuni partner, il fallito Daewoo Motors Group e l'Ukrainian Automobile Corporation diventa il maggior azionista della Fso. Nel 2005 il marchio Daewoo, dopo il passaggio al gruppo General Motors, diventa Chevrolet e ricompare la Fso. Il 6 novembre 2007 dallo stabilimento Fabryka Samochodów Osobowych a Varsavia esce la prima Chevrolet realizzata nell'Unione Europea.

www.fso-sa.com.pl

(M. R.)

Warszawa

Produzione 1951 - 1973
Carrozzeria Berlina

La Warszawa è una berlina prodotta in Polonia dalla FSO dal 1951 al 1973. Si tratta di una vettura classica, che è stata aggiornata nel corso della sua storia sempre evolvendo il suo motore da 2,1 litri capace nella prima serie di 53 Cv e nella seconda serie di 70 Cv. La carrozzeria a quattro porte e il design tipico delle vetture della sua epoca rendono la Warszawa molto simile nel frontale ad alcune auto americane. Lunga 4,66 metri, questa vettura è una berlina di fascia medio alta, ma la sua particolarità sta nel fatto di essere una delle auto più costose alla produzione del suo periodo. La fabbrica di Pobieda, strutturata per una produzione annuale di 25.000 unità, deve adeguarsi a produrre solo 18.000 vetture a causa della complessità di montaggio che causa notevoli difficoltà e perdite di tempo agli operai della Fso addetta alla Warszawa.

1

2

3

1. La Fso Warszawa, una berlina classica a quattro porte e cinque posti
2. Il frontale della Warszawa, molto simile alle vetture americane dell'epoca
3. La Warszawa resta in produzione fino al 1973
4. La Fso Warszawa, equipaggiata con un propulsore da 2,1 litri

FOCUS
L'auto di Wojtyla

Una Warszawa di colore verde, targata KR 96 13 è utilizzata anche da Karol Wojtyla in Polonia prima di essere consacrato papa nel 1977 con il nome di Giovanni Paolo II. Il futuro pontefice è, in quel periodo, vescovo di Kracovia e utilizza, con alla guida un autista, una Warszawa per i suoi spostamenti quotidiani e per le visite alle diocesi, dai primi anni Sessanta al 1977.

4

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1951 - 1962
II Serie	1962 - 1973

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,660
Larghezza ..... m 1,690
Altezza ..... m 1,640

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2100 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 53 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... nd

Polonez

Produzione 1978 - 1990
Carrozzeria Berlina

La Polonez è una berlina prodotta da FSO a partire al 1978 in Polonia. La storia di questa vettura inizia alla fine degli anni Settanta quando i vertici della Casa polacca sentono il bisogno di rinnovare la 125 prodotta su licenza Fiat. Sono proprio alcuni tecnici inviati da Torino a mettere a punto il progetto che da alla luce la Polonez. La carrozzeria è a due volumi, con linee tese e un frontale con mascherina in plastica nera che ospita anche i gruppi ottici, mentre la coda è spiovente e termina con le grandi luci posteriori. La meccanica e il telaio della prima versione derivano in gran parte dalla 125. Al lancio sono disponibili i motori a quattro cilindri da 1,3 litri e da 1500 cc accoppiati a una trasmissione manuale a quattro rapporti. Come sulla 125 anche sulla Polonez la trazione è posteriore. Nel 1991 arrivano le varsioni Caro e la tre volumi Atu.

1

1. La Polonez, berlina cinque porte della Fso
2. Le linee della Polonez sono spigolose, mentre il frontale si caratterizza per la mascherina in plastica nera e per i doppi fari

FOCUS
Auto tuttofare

La grande versatilità del progetto Polonez rende questo modello adatto ad una molteplicità di utilizzi quasi inimmaginabile. Negli anni la vettura viene trasformata da allestitori e dalla stessa Fso, in pick up, furgone, ambulanza e viene anche dotata di tutto il necessario per diventare un efficiente mezzo per l'assistenza meccanica, con tanto di appositi scomparti per pezzi di ricambio e attrezzi.

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
1.5 65 Cv	1978 - 1985
1.5 75 Cv	1986 - 1990
1.3	1986 - 1990
1.6	1986 - 1990
2.0 115 Cv	1986 - 1990
2.0 116 Cv	1986 - 1990

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,270
Larghezza ..... m 1,650
Altezza ..... m 1,380

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.120 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1295 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 65 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 145 km/h

PREZZO ..... nd

Fuldamobil

Wilhelmshaven
Germania
1950 - 1960

La Elektromaschinenbau Fulda GmbH è un'azienda tedesca specializzata in apparecchi elettrici che nel 1950 inizia a produrre una piccola auto adatta alla città, la Fuldamobil appunto. La vetturetta ha un telaio a tre ruote, disposte due davanti e una dietro, la cui disposizione viene invertita nel 1955. La carrozzeria è in legno, poi sostituita da una in lamiera d'acciaio nel 1953. Il motore è un Sachs oppure un Ilo monocilindrico a due tempi da 250 centimetri cubi, che passa a 350 centimetri cubi. Tra il 1954 e il 1955 la vetturetta viene costruita su licenza dalla Nordwestdeutsche Fahrzeugbau. Nel 1957 viene scelta la vetroresina per realizzare la carrozzeria mentre è ripresa la disposizione originaria delle ruote. Il motore si riduce a 197 centimetri cubici - sempre Sachs - e viene abbinato a un cambio a quattro rapporti più retromarcia, azionato elettricamente da una leva centrale.
Anche se in Germania la produzione delle Fuldamobil cessa nel 1960, in altri paesi, come Grecia, Regno Unito, Cile e India, queste vetturette continuano a essere costruite e commercializzate su licenza, anche se sotto altro nome, per diversi anni.
In Grecia prende il nome di Attica, in Cile di Bambi, nel Regno Unito di Nobel e in India di Hans Vahaar. Vengono proposti diversi allestimenti, chiusa, cabrio a due posti, con tre o quattro ruote e persino nella versione pick up.

1

2

1. La Fuldamobil è l'antesignana di quella che oggi viene chiamata citycar
2. Un manifesto promozionale d'epoca che illustra le caratteristiche principali della Fuldamobil

Furore

Benfleet
Inghilterra
2005

Furore Formula One nasce dal progetto e dal lavoro dell'inglese Russ Bost, che, dopo quattro anni di studi riesce a realizzare e a rendere disponibile sul mercato una kit car simile alla Lotus 7. Dopo aver lavorato per un breve periodo per la Ford, apre una sua officina dove lavora per 20 anni con la collaborazione di un suo socio.
Nel 2005 con il marchio Furore viene presentata la Formula One, kit car che riprende fedelmente le sembianze di una monoposto di Formula 1, ma può essere regolarmente omologata per la circolazione stradale. La struttura è costituita da un essenziale telaio in tubi mentre la carrozzeria in resina è il più possibile fedele alle auto alle quali si ispira, a partire dall'abitacolo affusolato e dai grandi alettoni anteriore e posteriore.
La Formula One può essere equipaggiata con motori di varia provenienza abbinati a una trasmissione derivata da quella delle vetture da competizione.
www.furorecars.co.uk

La Furore Formula One, vettura da corsa simile in tutto e per tutto a un'auto da F1

Gaggenau - Gwynne

Gaggenau Galloway G.A.R. Gardner Gas-au-lec Gaz GD Geely General Motors Georges Irat Germain Giannini Gibbons Gilbern Gillet Gillet-Forest Ginetta Gladiator Glas Gläser Glassic Glide GMC G.N. Gobron-Brillié Goliath Gordini Gordon-Keeble Gorham Gräf & Stift Grahame-White Graham Paige Gray Gray-Dort Great Wall Grégoire Grinnall Grout Grummer GTM Gumpert Guyot Speciale G.W.K. Gwynne

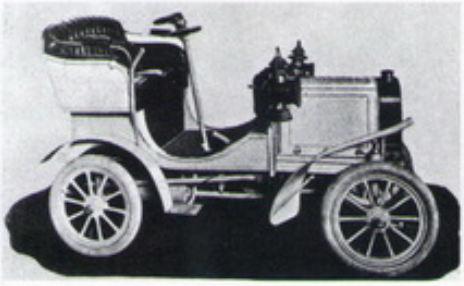
Gaggenau

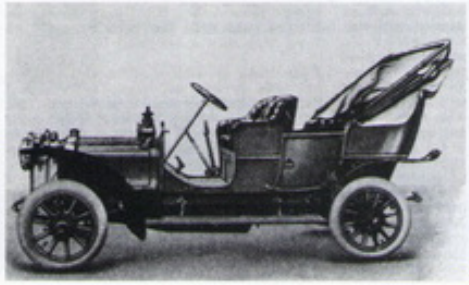
Gaggenau
Germania
1905 - 1911

1. Un autocarro all'esterno della fabbrica Benz-Gaggeneau
2. Una Liliput del 1906. All'epoca è la vettura più economica in Germania
3. Una vettura Gaggenau del 1907 destinata alle competizioni Kaiserpreis

La Gaggeneau è un marchio che nasce nel 1905 dalla Bergmanns Industriewerke, Casa fondata da Theodor Bergmann. Dagli stabilimenti di Gaggenau nel 1895 escono delle vetture chiamate Orient Express utilizzando i brevetti di Karl Benz.
La costruzione si interrompe nel 1903 e viene sostituita dalla Liliput. Progettata da Willy Seck, la vettura si distingue per il basso prezzo: all'epoca è la vettura più economica in Germania. Nel 1904 Georg Weiss, direttore tecnico della Bergamanns, decide di aprire un nuovo settore automobilistico e tutte le automobili prodotte da questo momento in poi vengono chimate con la doppia denominazione Gaggenau o S.A.F. (Süddeutsche Automobil Fabrik). Nascono due nuovi modelli equipaggiati con un quattro cilindri da 18/22 a da 24/36 Cv con trasmissione a catena o a cardano e cambio a tre marce.
Due anni dopo la Casa tedesca mette in commercio altre due vetture, questa volta più potenti: la 35 Cv (4991 cc) e la 60 Cv (8830 cc). Entrambe montano un propulsore a quattro cilindri con valvole azionate dall'albero di distribuzione in testa comandato da pignoni conici. Nel 1908 la Gaggenau presenta la Prinz Heinrich, dotata di motore da 6,3 litri, prima vettura tedesca con cilindri in lega leggera e canne avvitate. La Casa diventa famosa anche per aver partecipato positivamente a diverse competizioni sportive, tra queste il Premio Principe Enrico (dal 1908 al 1910) e nel 1909, dopo un viaggio durato ben 630 giorni, una Gaggenau riesce a completare la traversata dell'Africa.
A partire dal 1907 inizia una fattiva collaborazione con la Benz, la quale nel 1910 assimila il marchio.
La produzione delle Gaggenau termina l'anno successivo e viene sostituita con la produzione di autocarri; la fabbrica è famosa per essere la sede di produzione del celeberrimo veicolo tuttofare Unimog.

1


2


3

Galloway

Tongland
Inghilterra
1921 - 1928

La Galloway è una vettura inglese che appartiene al gruppo Arrol-Johnston. La produzione parte nel 1921 e tra le particolarità che distinguono l'auto c'è il fatto che la Casa affida la madopera a un personale tutto femminile; a capo della squadra c'è Dorotheé Pullinger, figlia del direttore tecnico della Arrol-Johnston.
La Galloway inizia l'attività con un modello che utilizza componenti probabilmente recuperati da altre aziende approdate senza successo nel settore automobilistico, opportunamente rielaborati e assemblati per creare una vettura più appetibile. Nel caso specifico la prima auto Galloway è una fedele replica della Fiat 501, nell'impostazione della carrozzeria e nel motore, un 4 cilindri di 1460 cc. Nel 1922 la produzione si sposta negli stabilimenti della Casa madre a Dumfries e la vettura viene rivista nella meccanica e nella carrozzeria. Le Galloway equipaggiano un propulsore più potente e la gamma si amplia con esemplari con carrozzerie aperte. L'ultima Galloway è la 12/30 HP (1928). La Arrol-Johnston, che muta ragione sociale in Arrol-Aster, entra in crisi e la prima vittima per cercare di risolvere i problemi finanziari è il marchio Galloway.

La Galloway a 4 cilindri di 1460 cc con carrozzeria spider-cabriolet nel 1922 durante lo Scottish Six Day's Trial

G.A.R.

Clichy
Francia
1922 - 1932

A Clichy, a nord della Francia, nel 1922 M. Gardahaut fonda una piccola Casa che chiama G.A.R. Nei primi anni la fabbrica si occupa della produzione di cyclecar, settore che abbandona quasi subito. La G.A.R. progetta delle vetture sportive che si mettono in evidenza conquistando importanti risultati. All'inizio le auto vengono equipaggiate soprattutto con motori Chapuis Dornier, mentre a fine produzione vengono dotate di propulsori da quattro a otto cilindri, studiati dallo stesso Gardahaut.
Intorno alla fine degli anni Venti dai nuovi stabilimenti di Asnières escono gli esemplari migliori. Nel 1929 al salone di Parigi la G.A.R. presenta un'interessante biposto che monta un quattro cilindri di 770 cc con l'asse a camme in testa mosso da una cascata di ingranaggi e albero motore su cinque supporti di banco.
Nel 1932, anno in cui la Casa francese sospende l'attività, esce l'automobile più apprezzata. È una otto cilindri di 1375 cc con distribuzione ad asse in camme in testa che raggiunge circa 130 chilometri orari.

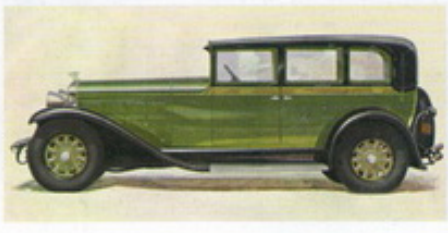
La G.A.R. biposto presentata al salone di Parigi nel 1929. È equipaggiata con un motore a quattro cilindri di 770 cc

Gardner

Saint Louis
Stati Uniti
1919 - 1931

La Gardner è una Casa americana che prende il nome dal suo fondatore Russel E. Gardner. Nasce nel 1919 a Saint Louis nel Missouri e ha una certa celebrità grazie alla produzione di vetture lussuose.
Le Gardner si caratterizzano per le carrozzerie eleganti e di prestigio e, inoltre, per la scelta di montare soltanto motori Lycoming a quattro, sei e otto cilindri.
Nel 1919 esce la prima vettura con motore quattro cilindri di 3400 cc. Ma è il 1926 l'anno più importante per la Casa di Saint Louis che costruisce delle potenti otto cilindri che diventano le più celebri berline di lusso americane dell'epoca; a seguito del successo, la Gardner s'impegna in modelli innovativi come quelli con dei freni con impianto idraulico. L'ultimo modello del marchio viene presentato nel 1929. Questa interessante e ambiziosa vettura ha trazione anteriore e una carrozzeria avvolgente che attira l'attenzione del pubblico al salone di New York, ma il momento economico non consente di raccogliere i frutti di questo modello e nel 1931 l'attività deve essere sospesa.

Un'elegante berlina Gardner del 1928



Gas-au-lec

Peabody
Stati Uniti
1905 - 1906

La Corwin Manufacturing Company (ex Vaugh Machine Company) di Peabody, nel Massachusetts, produce nel 1905 una vettura ibrida con il marchio Gas-au-lec.
È un veicolo elettrico a benzina con un motore a quattro cilindri di oltre sette litri di capacità (40-45 Cv) che la Casa americana decide di chiamare The Simple Car.
La denominazione fa riferimento alla facilità di guida in quanto la partenza avviene semplicemente con il motore elettrico e non c'è necessità di azionare cambio e frizione; il principio assomiglia a quello delle moderne vetture elettriche con motore a scoppio di emergenza, infatti quest'ultimo è direttamente collegato al generatore che ricarica le batterie per l'alimentazione del motore elettrico.
Dura pochissimo, appena un anno, la produzione di questa auto ibrida, infatti termina nel 1906.

Gaz

Gorkij
Russia
1932

Una schiera di Gaz in esposizione
La prima della fila è una Gaz A, un'imitazione della Ford A

La Gaz (Gorkovska Automobilova Zadov) è tra le più antiche e importanti aziende automobilistiche russe. Nasce nel 1932 a Gorkij e si specializza in diversi settori del trasporto: dai camion alle berline per passare ai trattori e finire ai mezzi militari. L'attività della Casa russa inizia grazie al primo piano quinquennale che prevede una fattiva collaborazione con la Ford. La società americana fornisce materiali e linee di montaggio ed è per questo motivo che i primi esemplari Gaz si ispirano ai modelli Ford. L'azienda debutta nel 1932 con la vettura A, una chiara imitazione, non solo nel nome, del Modello A della Ford. Seguono la M1, che invece s'ispira alla Ford V8, la M11/40 e la M11/ 73. Durante la Seconda guerra mondiale la fabbrica russa costruisce prettamente autocarri militari e una berlina, la Gaz 61 che deriva dalla M11/73. Alla fine del conflitto i modelli iniziano ad avere uno stile più originale e si distaccano da quelli Ford. Nasce la robusta berlina M20, meglio conosciuta come Pobieda (vittoria). Progettata da Andrej Lipgart, resta in produzione fino al 1958. Due anni prima nasce la più famosa vettura della Gaz che chiama Volga (o M21). È una berlina in produzione fino agli anni Ottanta attraverso una lunga serie di aggiornamenti del progetto originale che riguardano sia la meccanica sia lo stile della carrozzeria.
Nel 1959 esce la Cjajka (M13), una potente e grande limousine (sette posti) che monta un otto cilindri a V di 5526 cc che sviluppa 195 Cv di potenza.
La Gaz stringe importanti collaborazioni come quella nel 2005 con la DaimlerChrysler che le permette di produrre localmente la Chrysler Sebring e la Dodge Stratus.
www.gazgroup.ru

GD

Londra
Inghilterra
1990

La Gardner Douglas Sports Cars Ltd, più nota come GD, nasce in Inghilterra nel 1990 su iniziativa di Gardner Douglas.
Questa Casa è specializzata nella costruzione di vetture ispirate a celebri modelli sportivi del passato. Fra quelli più noti figurano la AC Cobra, la Lola T70 e la Ferrari P4. In tutti i casi si tratta di kit car realizzate con un telaio a traliccio e carrozzerie in vetroresina, che possono essere assemblate con finiture più o meno fedeli al modello originale. Lo stesso vale per le motorizzazioni che sono di varia origine: si va dal 6 cilindri a V sovralimentato della Alpine Renault ai grossi 8 cilindri di produzione americana.
L'azienda di Douglas esordisce con la 427, una replica dell'AC Cobra. È una due posti in fibra di vetro, che può essere equipaggiata con diversi tipi motori e due sospensioni di derivazione Jaguar. La T70 Spyder, invece, s'ispira alla Lola T70 con due tipi di carrozzeria (sempre in fibra di vetro) standard oppure high performance.
www.gdcars.com

La T70 Spyder, uno dei modelli di punta della GD. Si ispira alla Lola T70

Geely

Hangzhou (Zhejiang)
Cina
1986

Un classico taxi londinese costruito dalla Geely. L'espansione del marchio cinese passa anche dai cab britannici

Il nome Geely nella nostra lingua, si può tradurre in "sono fortunato". E la Casa automobilistica fondata nel 1986 a Hangzhou, capitale della provincia cinese dello Zhejiang, di fortuna ne ha fatta parecchia, grazie anche alle brillanti intuizioni del suo presidente Li Shufu. Il gruppo privato da cui nasce, primo costruttore di auto indipendente della Repubblica Popolare Cinese, è attivo in diversi settori: quello automobilistico e motociclistico, quello dei materiali per le decorazioni, passando per il turismo e per il mercato immobiliare. Nel 1997 debutta sul mercato interno dell'industria dell'auto e diventa subito un marchio leader nel settore delle berline dal prezzo economico. Tendenzialmente la produzione dei primi anni non è caratterizzata da particolari soluzioni stilistiche ma si limita a riproporre modelli già presenti sui mercati occidentali, abitudine peraltro comune a molti altri costruttori di auto cinesi. Grazie alla forte espansione del mercato cinese dell'automobile e alle strategie commerciali intraprese, la Geely continua a crescere e nel 2003 è valutata tra le società dell'industria automobilistica cinese con la maggior crescita nel corso degli ultimi 50 anni. La Geely conta su quattro stabilimenti a Linhai, Ningbo, Taizhou e Shanghai e vanta una capacità produttiva annuale di 200.000 auto, 200.000 motori e 150.000 trasmissioni. Grazie poi ai nuovi progetti di sviluppo degli impianti è previsto un incremento della produzione pari a 300mila unità all'anno per auto, motori e trasmissioni. Sempre nel 2003 l'assetto societario viene ampliato e attraverso varie joint venture si aprono nuovi orizzonti con ripercussioni positive sulle vendite. Nel 2005 la Geely Automobile avanza verso l'Europa e sbarca con cinque modelli al salone internazionale dell'auto di Francoforte: la coupé CD, versione aggiornata del "cavallo di battaglia" Leopard Beauty, ovvero la vettura sportiva più apprezzata in Cina, la berlina media CK liberamente "ispirata" alla Mercedes Classe C, la due volumi HQ e la berlina media tre volumi Marindo. L'attenzione suscitata da queste vetture è tanta soprattutto per i prezzi molto bassi, e legittima i propositi di espansione oltrefrontiera della Casa cinese. Gli standard qualitativi e costruttivi fuori dai confini della Cina sono però molto elevati così il marchio di Hangzhou deve fare i conti con le severe norme antinquinamento e i crashtest che ne frenano l'esportazione sui mercati più evoluti. Intanto la produzione si affina e l'anno successivo, nel 2006, la Geely è la prima casa automobilistica cinese a essere presente al North American International Auto Show, il grande salone di Detroit. La recente storia della Geely è scandita ancora una volta dai saloni dell'auto come quello di Pechino del 2008 dove, giocando in casa, il marchio cinese in continua crescita sfoggia 23 modelli tra compatte, monovolume, berline e concept car. Quello che ancora contraddistingue la politica commerciale della Geely (come molti altri marchi cinesi) è la disinvoltura con cui vengono proposte vere e proprie imitazioni di celebri auto occidentali, compresa la Rolls Royce Phantom. I motori ora sono in linea con le normative sulle emissioni inquinanti e i crashtest vengono superati senza problemi. Nel 2008, sul circuito di Sepang, in Malesia, debutta anche una monoposto la Geely Formula, con i campionati dedicati alla scoperta dei nuovi piloto cinesi.

www.geely.com

(M. R.)

CK

Produzione Dal 2005
Carrozzeria Berlina

La CK è una berlina a tre volumi prodotta a partire dal 2005. Si tratta di un'auto dalle forme molto simili a quelle della Mercedes classe E e classe C. Più piccola delle vetture tedesche dalle quali trae la somiglianza, la CK è moderna secondo i canoni della produzione cinese. La base meccanica è semplice e collaudata, con sospensioni tipo MacPherson all'anteriore e retrotreno a ruote interconnesse. Ampia la scelta dei motori. La CK dispone di tre propulsori a benzina rispettivamente da 1,3 litri da 86 Cv e 1,5 litri da 94 Cv prodotti su licenza Toyota e un 1600 cc da 108 Cv con il quale è possibile avere l'Abs come optional. Due i tipi di cambio disponibili per il motore 1500 cc, un manuale e un automatico. La Geely CK viene commercializzata in Cina, nei mercati asiatici e in Russia dove il suo nome cambia in Geely Otaka.

1

1. La Geely CK è una berlina dal design simile a quello delle Mercedes classe E e classe C
2. Il particolare della calandra e del gruppo ottico anteriore della Geely CK sottolinea il chiaro richiamo alla linea e alla concezione delle berline tedesche alto di gamma
3. Sulla Geely CK sono di serie gli airbag sia lato guidatore che lato passeggero, per il massimo della sicurezza attiva
4. Particolare del volante e del cruscotto della Geely CK, commercializzata nei mercati asiatici e in Russia col nome di Otaka

2

3

4

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,152
Larghezza ..... m 1,680
Altezza ..... m 1,440

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.042 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1300 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 86 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 160 km/h

PREZZO ..... nd

FC

Produzione Dal 2007
Carrozzeria Berlina

La FC è una berlina alto di gamma prodotta a partire dal 2007. Questa vettura, che viene distribuita in molti mercati dell'Asia e in alcuni Paesi europei, è conosciuta anche con il nome Vision. Lunga 4 metri e 60 centimetri, la FC è una classica tre volumi con un design che richiama alcune vetture della produzione giapponese e tedesca. I grandi fari anteriori racchiudono elementi poliellittici, mentre la mascherina dotata di listelli cromati, ospita al centro il logo della Casa. La coda è classica, con un grande cofano al quale si accede anche abbattendo i sedili posteriori. La FC è disponibile solo con il motore da 1,8 litri, 4 cilindri, sedici valvole, da 139 Cv sviluppato interamente dalla Geely. A richiesta il cambio manuale può lasciare il posto a un automatico con tecnologia CVT.

1

2

1. La FC, berlina di lusso prodotta dalla Geely. Monta un motore 1800 cc a sedici valvole in grado di erogare 139 Cv di potenza
2. Un particolare degli interni della Geely FC: il comodoc vano portaoggetti tra i sedili anteriori
3. La Geely FC ricorda alcune vetture di produzione tedesca: è una classica berlina a tre volumi dalla linea al contempo slanciata e robusta

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,600
Larghezza ..... m 1,725
Altezza ..... m 1,480

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.305 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1800 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 139 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 185 km/h

PREZZO ..... nd

MK

Produzione Dal 2008
Carrozzeria Berlina

1. Berlina a due o tre volumi, la Geely MK è riconoscibile per il suo design moderno e spigoloso
2. I sedili posteriori della Geely MK, reclinabili per aumentare la capacità di carico

Disponibile con carrozzeria a due o tre volumi, la MK è prodotta in Cina dalla Geely. Basata sul telaio della Daewoo Lanos, questa vettura è caratterizzata da un design spigoloso, ma moderno. Conosciuta in alcuni mercati asiatici con il nome King Kong, la MK al suo interno ricorda molto da vicino la disposizione e l'arredamento della Yaris prodotta da Toyota soprattutto per quanto riguarda la scelta di posizionare gli strumenti al centro della plancia. Gli interni possono essere in tessuto o in pelle con il ricamo Geely sui sedili anteriori. La MK è disponibile in Cina con tre differenti motorizzazioni e il solo cambio meccanico a cinque marce. I propulsori sono tutti a 4 cilindri in linea rispettivamente da 1,3 litri e 86 Cv, da 1,5 litri e 94 Cv e da 1,6 litri da 108 Cv.

1

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,340
Larghezza ..... m 1,690
Altezza ..... m 1,435

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.040 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1500 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 94 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

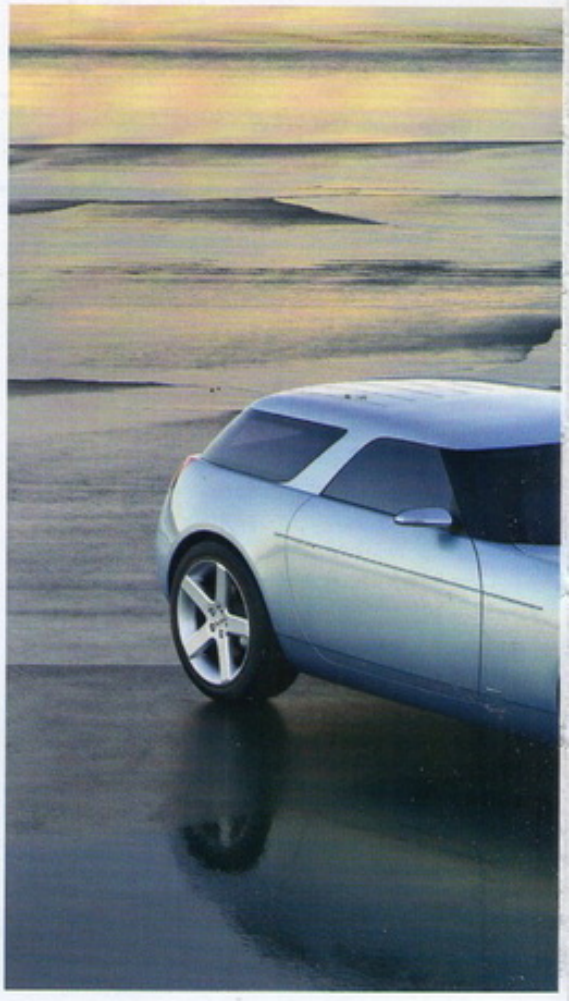
FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 160 km/h

PREZZO ..... nd

General Motors

Flint, Stati Uniti 1908



La General Motors nasce a Flint, nel Michigan, nel 1908. E dopo un secolo e un anno di storia finisce in bancarotta, con il procedimento chiamato Chapter 11. La quarta bancarotta di sempre per dimensioni e la prima, addirittura, per il settore industriale. Lunedì primo giugno 2009 si chiude un'epoca. Schiacciata dal peso di 172,8 miliardi di dollari di debiti – contro gli 83,2 miliardi di patrimonio – la vecchia General Motors finisce e ci vuole del tempo per capire quale profilo, dimensioni, ruolo competitivo può avere la nuova GM. Per la prima volta nella sua lunga epopea, intanto, quella che è stata un'iconica rappresentazione del concetto di "public company" quotata in borsa, gestita dai manager ma controllata da una sterminata platea di azionisti (dai piccoli risparmiatori fino ai giganteschi investitori istituzionali, come i grandi fondi pensione di origine anglosassone), ha la maggioranza delle azioni nelle mani del governo degli Stati Uniti, che d'altronde da quando è scoppiata la crisi del 2008 versa oltre 50 miliardi di dollari nelle esangui casse dell'ex leader mondiale delle quattro ruote.

All'indomani della storica svolta, mentre la stampa americana ironizza sull'acronimo GM trasformando General Motors in Government Motors – viene ufficializzata una notizia anch'essa a sua modo molto simbolica: GM cede una delle marche – simbolo dell'auto a stelle e strisce, quella Hummer dei fuoristrada da duri che tanto piacciono al governatore della California, Arnold Schwarzenegger, prima della svolta ambientalista del celebre attore di origine austriaca. A comprare, e anche questo è un importante segnale dei cambiamenti in atto nell'economia globale, la società cinese Sichuan Tengzhong, nota in patria in qualità di costruttore di mezzi pesanti. Non è l'unico pezzo di un impero a uscire dal controllo del gigante in crisi. Assai più laboriosa e importante dal punto di vista strategico e finanziario è infatti la perdita del controllo dello storico braccio europeo di GM, la tedesca Adam Opel. Mai come nella primavera del 2009, insomma, l'orizzonte della General Motors appare oscurato dalle nubi. E pensare che, soltanto nel settembre del 2008, a Detroit si festeggia con giustificato orgoglio il primo secolo di vita di un gruppo che macina primati essendo, per esempio, la prima compagnia americana a superare il miliardo di dollari di fatturato e che rappresenta il simbolo dell'industria moderna statunitense.

IL FONDATORE DURANT

La storia della General Motors comincia nel 1908. La società non è tra le pioniere dell'auto a stelle e strisce: all'epoca, infatti, decine di costruttori sono già attivi da tempo su entrambe le sponde dell'Oceano Atlantico e negli Stati Uniti vengono fabbricate 65mila macchine all'anno. Nonostante parta dalla pole position, tuttavia, GM è per lunghi anni il gruppo automobilistico più importante del mondo per produzione e vendite di auto. Salito ai vertici strappando la leadership alla rivale di sempre, la Ford, negli anni Trenta, il gruppo GM viene scavalcato in classifica dai giapponesi della Toyota proprio mentre si avvicina il primo secolo di vita. Il fondatore dell'azienda che per tanto tempo viene giustamente considerata la spina dorsale dell'industria statunitense è William Crapo Durant, nato a Boston, Massachusetts, nel dicembre del 1861, ma cresciuto a Flint, nel Michigan. È un giovane irrequieto: non finisce neppure gli studi e va a lavorare come operaio presso la piccola ditta di un parente; dopo una serie di occupazioni abbandonate rapidamente, fa fortuna a 24 anni incontrando un ragazzotto che, come lui, è smanioso di fare. Si chiama Josiah Dallas Dort e formano una coppia talentuosa: mettono a punto una carrozza a due ruote, dalle forme per l'epoca innovative, e baciata da immediata fortuna commerciale. I due fanno i soldi ma a Durant carri e carrozze non bastano. Così, fa rotta sul nascente settore delle automobili, nel quale entra nel 1904, rilevando la Buick Motor Company che, fondata dall'inventore David Buick, langue in pessime acque, praticamente in situazione pre-fallimentare. Con una delle prime operazioni di rilancio della storia dell'automobile, la rimette in sesto rapidamente portandola immediatamente ai vertici della allora parcellizzatissima industria automobilistica americana. Nel 1908,

Tre modelli di marchi GM: Chevrolet Nomad, Hummer H3 e Saturn Curve. Nel 2009, in seguito alla bancarotta della General Motors, il marchio Hummer viene ceduto alla cinese Sichuan Tengzhong

la Buick guidata da Durant sorpassa la Ford, producendo 8.487 vetture contro le 6.187 della concorrente e le poco più di 2mila vetture della Cadillac. Durant ritiene tuttavia che i competitors sul mercato sono troppi e che c'è bisogno di un'opera di concentrazione. Anche perché nel 1908 l'economia americana vive una fase difficile e il fallimento di molte case di brokeraggio di New York mette nei guai anche aziende stimate come la Westinghouse Electric Company. Gli investori impauriti fuggono dalla Borsa, le quotazioni precipitano, centinaia di industrie chiudono i battenti: è il primo Wall Street Panic.
Durant e altri attori della giovane scena automobilistica riescono a reggere ma Crapo capisce che con la sola crescita della Buick non è possibile imporsi con decisione e suggerisce ai big delle quattro ruote di unirsi. Ransom E.Olds e Henry Ford non la pensano come lui e Durant decide così di creare da solo il nucleo di un futuro supergruppo e il 16 settembre del 1908 fonda la General Motors Company. Perché, nonostante i contrasti personali con Henry Ford e mentre la produzione di auto in America viaggia al ritmo di 65mila vetture annue, Durant proprio come Ford prevede che se ne possano tranquillamente costruire un milione, di macchine all'anno. Ipotesi che gli merita le qualifiche di pazzo e visionario, esattamente le stesse riservate a Ford, che sempre nel 1908 annuncia la nascita della Ford Modello T, cioé del veicolo che segna l'avvio della motorizzazione di massa nel continente americano. Durant e Ford dimostrano tuttavia di avere una visione totalmente opposta della gestione: il primo si rivela un grande decentratore, il secondo un convinto accentratore.

La General Motors di Durant non è una marca di automobili: non è mai esistita una vettura General Motors. Si tratta invece del primo mattone di una conglomerata destinata a dar vita, in appena due anni, a un vorticoso tourbillon di acquisizioni. La prima mossa della neonata GM, naturalmente, è l'incorporazione della Buick, che avviene il primo ottobre del 1908. In novembre, entra nel gruppo la Olds (che poi viene chiamata Oldsmobile). Nel 1909 tocca alla Oakland e alla Cadillac. Durant torna pure a bussare alla porta di Ford, offrendo 8 milioni di dollari, una somma da capogiro a quei tempi, per comprargli l'azienda che gira a tutta velocità grazie al boom del Modello T. Henry pare convinto ma l'affare sfuma perché alcuni dei banchieri che devono supportare la straordinaria acquisizione fanno marcia indietro al momento di concludere la trattativa. Durant non si arrende e nel giro di due anni sotto la cupola della General Motors si raccolgono

General Motors

ben 25 società, di cui 11 prettamente legate alla produzione di vetture. Ma ci sono pure un paio di aziende che sfornano lampadine e una dozzina impegnata nella realizzazione di componenti.
La campagna acquisti viene messa in pratica con i metodi più vari, senza escludere il ricorso a spregiudicati rastrellamenti di titoli quotati allo Stock Echange. L'apparente bulimia nelle acquisizioni non è tuttavia casuale. Durant scommette sulla formidabile potenzialità dell'auto, pur senza sapere quali soluzioni tecniche si affermano effettivamente. E già brillantemente immagina di poter disporre di una gamma di veicoli buoni per ogni genere di pubblico. Insomma, pur non rifuggendo dalle pratiche speculative in campo finanziario, è ben altro che quell'avventuriero di borsa dipinto in alcuni dei pittoreschi e denigratori ritratti dell'epoca. In un certo senso, anzi, è un precursore delle sofisticate analisi che precedono ogni acquisizione e fusione.

LA STRATEGIA INDUSTRIALE

Durant immagina i benefici delle economie di scala e mentre tanti produttori di auto sono di fatto degli assemblatori che acquistano i componenti da una ampia cerchia di fornitori, è determinato fin dagli inizi ad allargare la filosofia della Buick, una delle prime aziende dell'auto a produrre internamente varie componenti delle vetture.
Siccome neppure ai geniacci la totalità delle ciambelle riescono col buco, non tutte le avventure finiscono in gloria. Tra le società che non fioriscono, nell'affollato giardino allestito dal dinamico Durant, si possono ricordare la Cartecar, specializzata in quella che all'epoca viene chiamata "trasmissione a frizione", ai tempi ritenuta una possibile, seria alternativa alle trasmissioni a ingranaggio scorrevole, oppure la Elmore Manufacturing Company: nata come costruttrice di biciclette e via via cresciuta fino a divenire un affermato costruttore di motori a due tempi. Durant, e non lui soltanto, nella prima parte del secolo scorso, pensa infatti che il motore a due tempi ha le carte in regola per ritagliarsi una significativa fetta di mercato anche sulle auto.
Lo sbarco sul listino di Wall Street avviene nel 1911, lo stesso anno in cui cominciano le vendite fuori dall'America di macchine costruite interamente negli Stati Uniti. La GM di Durant si basa su tre linee-guida così sintetizzabili:disporre di un'offerta variegata, sia sotto l'aspetto dei gusti estetici del pubblico che delle differenti capacità di spesa del potenziale acquirente del veicolo; non tralasciare nessuna opzione tecnica e nessuna area del mercato: meglio rischiare un'acquisizione che magari si rivela un insuccesso che perdere un'opportunità di un buon business; integrare al massimo la produzione, acquistando o creando aziende della componentistica e degli accessori, per

La strategia
Un labirinto di marche

Il portafoglio composto da tante marche e l'articolato sistema di incentivazione dei manager: due delle scelte strategiche che caratterizzano lo sviluppo della GM e consentono al gruppo di Detroit di dominare a lungo l'industria dell'auto sono brutalmente messe a nudo dalla crisi che colpisce la General Motors dei tempi moderni. E, mentre il gruppo dimagrisce, alcuni brand non esistono più, altri come Hummer e Saab vengono ceduti a player sconosciuti al grande pubblico e sulle remunerazioni dei manager cala la scure dell'amministrazione Obama, senza il cui aiuto la GM rischia di sparire, è bene ricordare che il primo piano di gratifiche per i dirigenti risale addirittura al 1918. Uno dei passaggi fondamentali di questa politica è del 1923, con la costituzione della Managers Securities Company, una società finanziaria che ha l'obiettivo di consentire ai manager del gruppo di irrobustire strada facendo i propri pacchetti di azioni General Motors. Secondo i vertici, questo genere di politica dovrebbe rendere sempre più partecipi i dirigenti dei destini del gruppo: con le gratifiche legate ai risultati si pagano le azioni, che intanto crescono in Borsa grazie alle performance del gruppo. Uno dei primi casi di *stock-option*, che nonostante il crollo di Wall Street durante la Grande depressione, riesce a legare i dirigenti a una società come forse non è mai accaduto.

William Crapo Durant, il fondatore della General Motors, su una Buick del 1906. La Buick è il primo marchio automobilistico rilevato e rilanciato da Durant

avere un controllo diretto su tutte le parti che costituiscono una macchina. È di Durant, ad esempio, l'idea di fondare la Champion Ignition: ci mette lui i soldi, e ad Albert Champion cede un quarto della società che sfrutta le intuizioni di Champion proprio in cambio del know-how.

Il frenetico attivismo del padre di GM ogni tanto si risolve con solenni "scoppole" finanziarie. Una delle più celebri riguarda l'acquisto della Heany Lamp Companies: la forza della società sta nel brevetto per particolari tipi di lampadine al tungsteno. Costa a Durant circa 7 milioni di dollari, in larga parte pagati in titoli GM, più della valutazione globale di Buick e Olds al momento del loro ingresso in General Motors. La richiesta però è bocciata dall'ufficio brevetti e la Heany Lamp si svaluta quasi del tutto. Questo e altri errori, non solamente finanziari, fanno perdere a Durant il controllo di GM nel giro di due anni. Ci si chiede spesso, ai giorni nostri, se sia giusto che le banche creditrici devono subentrare o meno nella stanza dei bottoni, oltre che nell'azionariato, di una società andata in crisi e che senza l'aiuto delle banche andrebbe fallita. Quello che avviene alla GM quando Durant va in gravi difficoltà dimostra che il dibattito sul ruolo dei banchieri-creditori è attuale almeno da un secolo.

IL BOOM SUL MERCATO

Dal 1910 al 1915, infatti, a governare il gruppo General Motors è proprio un gruppo di banchieri con in testa James J.Storrow della Lee Higginson and Co. di Boston e Albert Strauss della J. & W. Seligman and Co. di New York. Pur gestendo in modo conservatore il gruppo - e liquidando con pesanti costi parecchie attività che non producevano utili - i banchieri - industriali hanno tuttavia il merito di aver cominciato a cavalcare l'onda delle esportazioni.

Nel frattempo, si avverano le previsioni di Durant e Ford: dalle 210 unità costruite nel 1911, l'industria dell'auto americana passa a 1,6 milioni di auto del 1916. Merito soprattutto delle vetture economiche sfornate dalla Ford, anche se le due marche principali di GM, Buick e Cadillac, vedono le vendite salire da 40mila a 100mila unità. Nonostan-

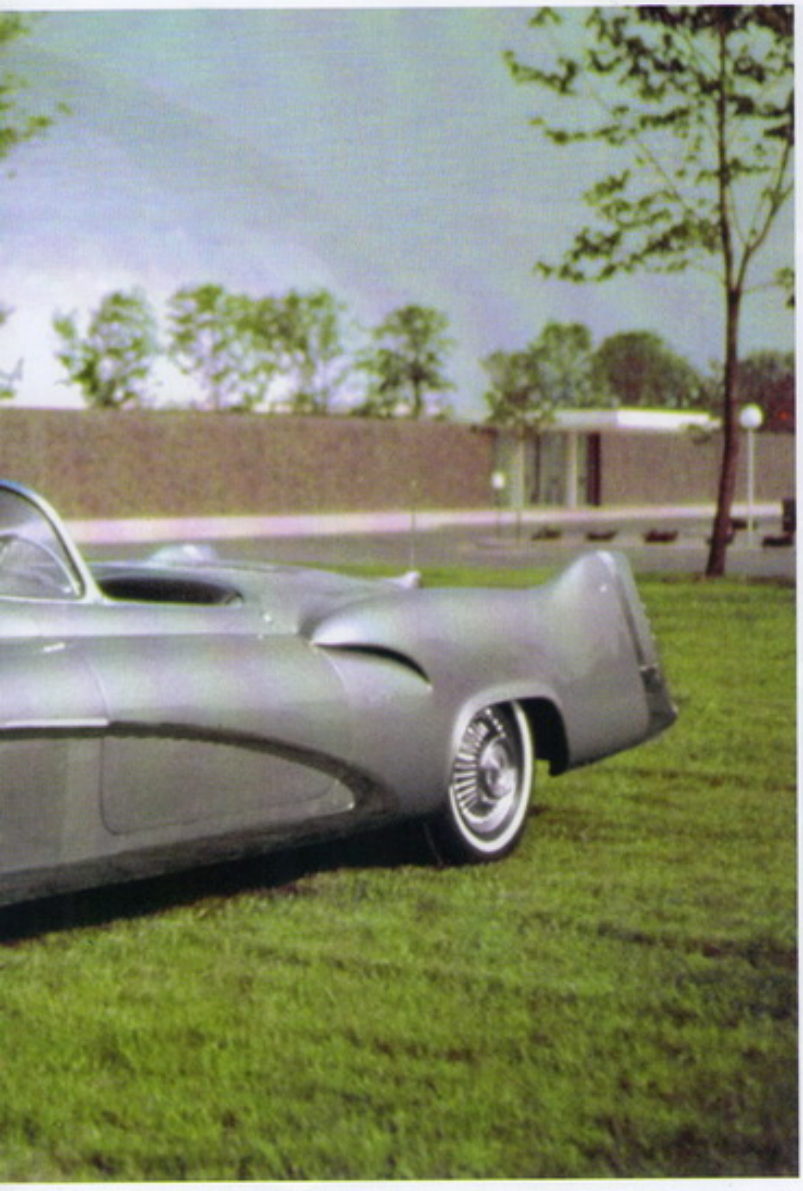
General Motors

te si allarghi la forbice tra GM e Ford, nel settembre del 1915, a sette anni dalla nascita, viene distribuito il primo dividendo della storia di General Motors: 50 dollari per ciascuna azione ordinaria. Durant, tuttavia, non ha intenzione di stare lontano dalla propria creatura, tanto più ora che il mercato dell'auto sta assumendo le dimensioni da lui vaticinate pochi anni prima. Un anno dopo che viene estromesso dai vertici di GM fonda la Chevrolet Motor Company, insieme allo svizzero Louis Chevrolet, con l'obiettivo di diffondere una vettura più leggera di quelle tradizionalmente prodotte dalle società nordamericane. Le sue capacità di venditore e la voglia di rivalsa contribuiscono alla crescita di Chevrolet sia sul mercato che sul listino di Wall Street. E cinque anni dopo aver perso il volante della General Motors, Durant se ne riappropria clamorosamente portando la Chevrolet a confluire in GM e facendo così momentaneamente diventare la Chevy la prima azionista del gruppo.

LE ACQUISIZIONI

Nel giugno del 1916, Durant torna in sella: viene nominato direttore generale della GM, che dopo poco cambia ragione sociale trasformandosi in General Motors Corporation. Il capitale di GM s'impenna da 60 a 100 milioni di dollari e Durant la fa ricadere sotto la legislazione dello Stato del Delaware, mentre la vecchia General Motors Company risponde allo statuto del New Jersey. Durante l'assenza del fondatore, nella compagine azionaria di GM entra l'azienda chimica Du Pont e un altro nome destinato a prendere posto nel Gotha dei motori diventa direttore generale della Buick: Walter P. Chrysler, l'uomo che poi crea la società che porta il suo nome e che a lungo è la terza della Big Three dell'auto americana, e infine protagonista nel 2009 dell'accordo con la Fiat fortemente perseguito dal capo del Lingotto, Sergio Marchionne. Alla fine del 1919, il peso della Du Pont nel capitale GM cresce fino al 28,7 per cento.

Acquisita totalmente la Chevrolet nel 1918, Durant riprende la pratica delle acquisizioni e della diversificazione. Un affare che si rivela fondamentale è quello con Fisher Body, importante produttore di scocche. Anche i trattori finiscono nel mirino del funambolico manager-azionista, che rileva diverse aziende del ramo e dà vita alla divisione Samson Tractor: una delle molte iniziative di Durant non particolarmente baciate dalla fortuna. Va invece decisamente bene la puntata sui frigoriferi. Tirando fuori poco più di 56mila dollari di tasca propria – che gli sono successivamente rimborsati dalla GM – l'ex ragazzo irrequieto di Flint compra una minuscola azienda di Detroit, la Guardian Refrigerator Company. È da qui che nasce l'impresa destinata a identificarsi tout-court con il frigorifero made in Usa, la Frigidaire. Tra il 1918 e il 1920 lo shopping e la creazione di nuove compagnie e divisioni si intensifica. Nasce all'interno di GM un raggruppamento di società produttrici di componenti e accessori per l'auto. Il suo direttore è Alfred P. Sloan. Nato a New Haven, Connecticut, nel maggio del 1875, figlio di un grossista di caffè, sigari e tè, Sloan entra nel mondo dell'auto con un incarico da fattorino-disegnatore-venditore dalla Hyatt Roller Bearing, azienda del New Jersey che fabbrica uno speciale tipo di cuscinetto a sfera. Quando nel 1985 arriva alla Hyatt, che ha 25 dipendenti e un fatturato inferiore ai 24mila dollari, Sloan ha appena terminato gli studi di elettronica al Massachusetts Institu-



Una Buick LeSabre del 1951. Sullo sfondo si può notare la cupola, alta 20 metri, del centro studi GM a Warren, Michigan

IL PERSONAGGIO

Charles F. Kettering

Charles F. Kettering (nella foto), ingegnere nato a Loudenville, Ohio, nel 1874, inventore e filantropo, è la figura più rappresentativa della GM nel campo della ricerca. Insieme a Edward Deeds, Kettering dà vita nel 1909 alla Dayton Engineering Laboratories Company, diventata celebre con l'acronimo Delco, uno dei primi grandi fornitori esterni di componentistica della GM. Il primo motorino elettrico di avviamento, installato su una Cadillac nel 1912, è realizzato dalla Delco, che entra a far parte del gruppo GM nel 1916. Nel 1925 Kettering diviene il numero uno della ricerca GM, ruolo che ricopre per oltre vent'anni. A lui si devono decine di innovative applicazioni, dal primo sistema di iniezione elettronica ai fari elettrici per poter guidare di notte: le sue intuizioni si rivelano decisive per le nuove tecnologie nella trasmissione automatica, nei motori diesel e persino nei cristalli di sicurezza per le vetture. La sua abitazione è la prima ad avere l'aria condizionata negli Stati Uniti, grazie all'uso del freon. Nel 1945, insieme al leader storico della GM, Alfred P. Sloan, fonda a New York lo Sloan-Kettering Institute for Cancer Research. Lascia il gruppo nel 1947, muore nel 1958.

te of Technology, il mitico M.I.T. di Boston: il suo salario mensile è di 50 dollari. Dopo tre anni l'azienda è in crisi: il babbo di Sloan e un socio vogliono provare a rimetterla in carreggiata e investono 5mila dollari, a patto però che Sloan junior – che nel frattempo lascia la Hyatt – torni nella ditta e s'incarichi del tentativo di salvataggio. Siamo all'inizio del secolo e l'industria dell'auto muove i primi passi. Nel decennio 1905-1915 gli ordini di Ford, Cadillac, Buick, Olds fanno decollare gli affari della Hyatt, Sloan entra in contatto con i vertici della GM e la società diventa una delle imprese controllate da United Motors.

Comincia l'infinita carriera di Sloan in General Motors. Assai apprezzato da Durant, ne diventa presto uno dei consiglieri più ascoltati. Il gran capo lo coinvolge anche nello spostamento della sede centrale del gruppo dal vecchio General Motors Building, sulla 57ma strada di New York, a Detroit. Nel corso della grave recessione del 1920 accarezza l'idea di abbandonare il gruppo, come Chrysler. Le azioni GM crollano in borsa e Durant, in novembre, si dimette. Stavolta, la sua uscita di scena è definitiva. Il fondatore è vittima dell'approssimativa gestione amministrativa e finanziaria di un gruppo che vuole continuare a espandersi mentre l'economia arretra. Pierre du Pont sale ai vertici del gruppo, affiancato sul versante della finanza da John J.Rakob, che all'inizio del secolo aveva iniziato a lavorare come segretario-dattilografo dello stesso du Pont. I due sono complementari: du Pont è alto di statura, prudente, poco incline a mettersi in mostra. Rakob è basso, un grande affabulatore dotato di grande comunicativa. Ma du Pont sa di non essere un esperto di auto e i ritardi accumulati da GM nell'approntare una gamma in grado di soddisfare sempre più larghi strati di pubblico lo spinge a lasciare il posto a Sloan. Nella primavera comincia l'era Sloan. L'ex fattorino della Hyatt lega indelebilmente il proprio nome alla storia della GM, che conduce fino al 1956, allorché viene nominato presidente onorario.

La diffusione dell'auto intanto diventa un fenomeno di portata mondiale. Ne sono ben consapevoli anche alla GM: in pochi anni l'export diventa rilevante e viene sviluppato con tre strategie ben definite. Si comincia con l'esportazione tout-court, e già nel 1920, le vendite oltre confine superano le 30mila unità, e quasi la metà finiscono sui mercati dell'Europa occidentale, appena usciti dal

General Motors

sanguinoso primo conflitto mondiale. Quando poi molti Paesi decidono di contrastare lo sbarco delle macchine americane introducendo penalizzanti dazi sulle auto importate, scatta la fase due: GM reagisce prontamente, esportando non più veicoli completi ma i componenti da assemblare all'estero. Una scelta dettata dal desiderio di eludere le barriere protezionistiche ma che, con la finitura in loco delle macchine, consente anche di proporre al pubblico europeo delle vetture maggiormente in sintonia con i gusti e le esigenze della clientela del Vecchio continente.

UNA GRANDE IMPRESA

Tra il 1923 e il 1928, l'espansione internazionale viene cavalcata con l'apertura di ben 19 stabilimenti di montaggio e assemblaggio in 15 diversi Paesi. Questa strategia si sovrappone nel periodo terminale con la prima, grande campagna acquisti transnazionale della storia dell'automobile. Per posizionarsi stabilmente in mercati che ritiene capaci di crescere significativamente, il gruppo va in Europa e compra due importanti produttori di auto: nel 1925 entra così a far parte della GM la britannica Vauxhall Motors, mentre nel 1929 tocca alla Adam Opel, all'epoca la più grande industria automobilistica tedesca. È interessante notare come le marche che fanno di GM uno dei primi esempi di gruppi industriali veramente multinazionale sono uscite dal perimetro del gigante di Detroit duramente colpito dalla drammatica crisi esplosa nel 2008 e che stravolge il pianeta delle quattro ruote.

Tra il 1920 e il 1929, la GM si trasforma da aggregato informe a impresa integrata ed efficiente. Lo spiega con orgoglio proprio l'uomo che della trasformazione è il motore, Alfred P. Sloan, nel suo celebre libro *My Years with General Motors*, pubblicato nel 1963. Scrive Sloan: "La concezione direzionale, basata sul decentramento coordinato a mezzi di controllo del rendimento, funzionava bene per quei tempi. E la gamma di vetture esprimeva bene il concetto di varietà che aveva avuto origine da Durant e rispecchiava le classi di prezzi contemplate nel piano del 1921 sui prodotti". Già, passano le notti i manager delle tante marche del gruppo GM a fissare i prezzi, per evitare che le vetture dei differenti brand si pestano i piedi o che rimangono dei "buchi", nell'insieme dei listini, in cui possono inserirsi con azzeccate proposte i concorrenti. Alla vigilia del crack del 1929, secondo Sloan, la trasformazione del mercato automobilistico americano è di fatto completata. "In quell'anno" - sostiene nel suo libro - "Ford era ancora saldamente abbarbicato al concetto di modello unico, nella nuova veste del Modello A. Egli (Henry Ford) si trovava però di fronte Chrysler, un uomo venuto dal nulla, con una straordinaria vitalità e una politica di mercato analoga a quella della General Motors. Il fatto che Ford costruisse quasi due milioni dei cinque milioni di vetture e autocarri venduti negli Stati Uniti nel 1929 era soltanto un caso fortuito dal punto dell'an-

1

damento a lungo termine, un caso eccezionale, non il segno di una tendenza".
Sul pianeta auto, e lo dicono gli analisti storici, non soltanto Sloan, il fordismo sta per lasciare strada proprio allo "sloanismo" che si fonda su un concetto estrapolabile con semplicità dalla schietta frase di Mister GM riportata poche righe fa: anziché puntare alla produzione di un unico modello di auto da costruire in milioni di esemplari, lo sloanismo si basa sul principio della politica delle

1. La Cadillac Le Mans, una splendida concept car del 1953 mai entrata in produzione
2. Due Pontiac GTO del 1968: cabriolet e coupé

LA CURIOSITÀ

La diversificazione fino agli elettrodomestici

Nel corso della sua secolare avventura, la General Motors sviluppa, costruisce e commercializza moltissimi prodotti che nulla hanno a che fare con l'automobile, a cominciare dagli aerei, ed è stata anche una delle protagoniste dello sviluppo dell'aviazione civile. Dopo aver fabbricato motori per veivoli militari già ai tempi della Prima guerra mondiale ed aver rilevato la famosa Fokker, attraverso una complicata serie di partecipazioni azionarie, GM diventa negli anni Trenta anche azionista di rilievo della Transcontinental and Western Air, poi divenuta la celeberrima Twa. Può risultare tuttavia più sorprendente la diversificazione nel settore degli elettrodomestici. Sbarcata in questo mercato con la Frigidaire, pionieristico e leggendario marchio della refrigerazione già negli anni Venti, nel periodo post-bellico, sulla scia dei suoi fortunati frigoriferi, la GM allarga straordinariamente la gamma: nel 1947 arrivano le lavatrici automatiche, gli essicatoi e i congelatori per uso domestico. E poi, via via, le lavastoviglie, i forni a parete e persino le cucine da campeggio.

2

General Motors

1. La Chevrolet Corvette del 1961, una delle macchine più ammirate dell'epoca
2. L'avveniristico design della Cadillac Cyclone, una concept car realizzata nel 1959

gamme. Attraverso una intelligente moltiplicazione delle combinazioni di un numero ristretto di componenti standard, si può raggiungere l'obiettivo di dare ai diversi prodotti aspetti apparentemente "molto" differenziati tra loro, ma che debbono assolutamente sfruttare le economie di scala ottenibile con la massiccia produzione di parti e componenti condivise da più modelli. Oggi, questa lettura semplificata dello "sloanismo" può apparire ovvia e banale, ma a metà tra le due guerre mondiali non lo è affatto. Con l'offerta dell'auto giusta per tutte le tasche, si soddisfano le voglie di diversità e di diversificazione sociale. L'auto diventa irrinunciabile prodotto di massa e la produzione galoppa. Con la Chevrolet (macchine economiche) e la Cadillac (vetture di lusso) agli estremi della propria offerta, la GM si galvanizza nell'inseguimento anche quantitativo del rivale di sempre.

LEADER DI MERCATO

Il gruppo diretto da Sloan schizza dal 18 per cento di quota di mercato del 1924 al 47 per cento del 1928. Due anni dopo, per la prima volta, GM costruisce più di un milione di veicoli in un sola annata: esattamente 1.234.850. Il 1926 è anche l'anno in cui il gruppo rileva il restante 40 per cento della Fisher Body, che si trasforma in una divisione della GM. Il mercato sta virando verso le macchine dall'abitacolo chiuso, in luogo delle tradizionali torpedo: rappresentano il 43 per cento delle vendite nel 1924, passano al 72 per cento nel 1926 e in un paio d'anni salgono addirittura all'85 per cento. La marca più diffusa del gruppo, la Chevrolet, è all'82 per cento nel 1927. Il boom della scocca chiusa spiazza la Ford, a causa della tipica rigidità produttiva e la Chevrolet conquista quote nel segmento delle auto economiche, con le vendite che schizzano dalle 481mila unità del 1924 al milione e mezzo abbondante del 1926. Lo sviluppo della produzione delle scocche chiuse da parte di Fisher Body è dunque un decisivo fattore competitivo.

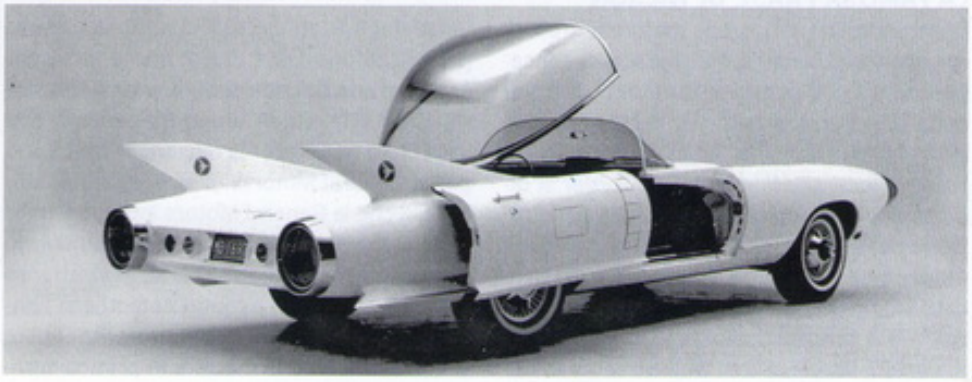
La motorizzazione di massa fa sì che il mercato triplichi le proprie dimensioni nell'arco di otto anni. Nel 1929, dalle fabbriche americane escono 4,8 milioni di auto, di cui quasi due milioni dagli impianti GM. In Europa, nello stesso periodo, si supera di poco il mezzo milione. La crisi del 1929 costringe General Motors ad affinare ulteriormente le capacità di coordinamento finalizzato all'economia di scala. E quando torna il sereno, nel 1933, il gruppo diventa il primo costruttore di auto. Prende a circolare la battuta destinata ad accompagnare il cammino del gigante di Detroit: "Quando la General Motors prende freddo, gli Stati Uniti si prendono il raffreddore", si legge sui giornali dell'epoca. Nel 1936 è superata anche la quota dei 2 milioni di auto prodotte. Un'altra frec-

1

LA TECNOLOGIA

I cambi automatici già dal 1935

Tra le molte "prime assolute" che punteggiano la storia della GM, una delle più rilevanti è sicuramente l'introduzione del cambio automatico, anche perché la sua diffusione sul mercato americano, contrapposta alla scarsa penetrazione nel Vecchio continente, fa del cambio per lungo tempo uno degli aspetti di differenziazione più noto, anche al grande pubblico, tra le vetture delle due sponde dell'Atlantico. La sperimentazione inizia nel 1935: molti prototipi percorrono in segreto migliaia di chilometri su e giù per gli States. Nel 1937 la Oldsmobile e nel 1938 la Buick propongono il primo semi-automatico, che però necessita ancora del pedale della frizione per far partire e fermare la macchina. La svolta fondamentale si verifica quando i tecnici della GM scoprono che la frizione può essere definitivamente eliminata integrando un giunto idraulico nel gruppo della trasmissione. L'evoluzione porta alla creazione della trasmissione Hydra-Matic, destinata a una carriera fortunata e longeva. Sul mercato, debutta sulla Oldsmobile del 1940, l'anno successivo tocca alla Cadillac. Viene offerto come optional a poco meno di 60 dollari. Ritenuto dagli esperti il passo avanti più importante dopo l'avviamento elettrico, il cambio automatico ottiene un enorme successo. L'evoluzione del sistema Hydra-Matic è continua e accompagna l'adeguamento delle sue caratteristiche alle esigenze della guida sportiva come avviene nella *Cadillac STS-V* (nella foto).



2

cia nell'arco della General Motors targata Sloan è rappresentata dalla scelta di far leva sugli acquisti rateali, sul credito al consumo. Con la nascita del braccio finanziario Gmac, poi caduto tristemente in disgrazia insieme al crack finanziario provocato dal boom dei mutui *subprime*, i clienti dei cinque marchi allora detenuti da GM – Cadillac, Buick, Chevrolet, Oldsmobile e Pontiac – possono coronare il sogno di guidare un'auto di proprietà senza disporre della somma necessaria al momento dell'acquisto. È la molla fondamentale per la conquista di una leadership produttiva che viene conservata ininterrottamente per 74 anni, fino al 2007, quando si verifica lo storico, bruciante sorpasso da parte dei giapponesi della Toyota. Negli anni Trenta, oltre a beneficiare del New Deal lanciato dal presidente Roosevelt, la General Motors fa i soldi con le commesse militari: non mancano in proposito feroci polemiche per una fornitura alla Germania di Hitler. Neppure la Seconda guerra mondiale disturba troppo la marcia della GM, che peraltro partecipa attivamente al conflitto. Nelle fabbriche della Vauxhall, la marca inglese dove si producono le vetture che nel resto d'Europa portano il marchio Opel, si costruiscono i carri armati impegnati nei combattimenti contro le armate naziste in Europa. La Opel, invece, i cui affari volano grazie al massiccio riarmo voluto dal nazismo, viene nazionalizzata dal regime hitleriano nel

General Motors

1940. Torna all'ovile nel 1947, imponendosi nel Vecchio continente con modelli di media e piccola cilindrata come la Kadett e la Olympia (ammirata dagli esperti dell'epoca per l'intelligente carrozzeria leggera e aerodinamica), ben diversi dalle vetture costruite e vendute dalla General Motors negli Stati Uniti. Ben pochi acquirenti, comprando una Opel, pensano di entrare in possesso di un'auto americana. Quando la guerra finisce, al comando della GM c'è sempre Sloan, che però nel 1946 lascia la carica di direttore generale pur continuando a presiedere il consiglio di amministrazione. Non cambia invece il dominio sul mercato, saldamente nelle mani del gruppo creato da Durant. Negli stati Uniti, quasi un abitante su due possiede un'auto della General Motors e i quasi 500mila dipendenti della corporation, per molti anni il più grosso datore di lavoro in America, ricevono salari e stipendi superiori, e di parecchio, rispetto alla media dell'industria.

LA FAMOSA FRASE DI WILSON

D'altronde, GM è il gruppo motoristico con il maggior radicamento del sindacato: conseguenza storica delle aperture nei confronti della Uaw (United Auto Workers) concesse già negli anni Venti da Sloan, quando invece Ford e successivamente pure Chrysler si dimostrano aspramente contrari alla penetrazione dei sindacalisti nelle fabbriche. Negli ultimi tempi Wilson discetta spesso del delicato argomento delle cosiddette "porte girevoli" tra il governo degli Stati Uniti e le grandi società finanziarie di Wall Street, con ministri che diventano amministratori delegati di pervasive banche d'affari o di membri del governo che, alla conclusione del proprio mandato, vanno ad occupare posizioni di rilievo nei big della finanza. Alla GM ne sanno qualcosa, di questo argomento. Nel lontano 1953,infatti, l'allora capo operativo di General Motors, Charlkes Erwin Wilson, viene chiamato a ricoprire il ruolo di Segretario di Stato dal presidente Dwight D. Eisenhower. Il fatturato della General Motors vale in quel periodo il 3 per cento del prodotto interno lordo degli Stati Uniti. E il sottosegretario proferisce una frase che, come e forse più della battuta del raffreddore, passa alla storia. Dice Wilson: «A lungo ho pensato che quel che è buono per la nazione fosse buono per la General Motors». E se è assolutamente vero che la General Motors incarna il mito della cultura dell'auto americana, sinonimo di mobilità ma anche di libertà, è altrettanto vero che quando si è molto potenti e si hanno strettissimi rapporti con il potere politico, si corre il rischio di mettere in pratica comportamenti che confliggono con lo storico motto del sottosegretario Wilson.

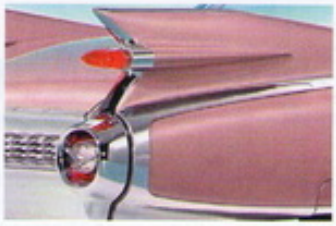
Uno dei più celebri "pasticci" che coinvolge la General Motors è quello della causa intentata nel 1949 nei suoi confronti dalle autorità per la salvaguardia del mercato e della concorrenza (Antitrust). Secondo le accuse, GM agisce con modalità non sempre legali per far sì che le linee di tram elettrici operanti in 45 città degli Stati Uniti vengono sostituite dalle linee di bus. A quell'epoca, attraverso la United Cities Motor Transit, già attiva dagli anni Trenta, il gruppo di Detroit è il leader nella costruzione di autobus. Perde in giudizio, la General Motors, e nonostante all'inizio del procedimento si parla persino di "cospirazione criminale", la condanna è blanda: un'ammenda di 5mila dollari.

Più nota al grande pubblico, anche in Europa, è sicuramente la vicenda della sportiva Chevrolet Corvair, accusata dall'avvocato Ralph Nader che con quella crociata diventaun'icona dei movimenti dei consumatori – di essere una macchina poco sicura. In tribunale Nader vince la causa per le continue violazioni della privacy perpetrate da GM nei suoi confronti (ci sono pedinamenti e registrazioni abusive delle tefonate, e persino l'uso di prostitute per screditare il legale) ma l'azienda non viene mai condannata per la scarsa tenuta di strada della vet-

1. L'elegante Chevrolet Corvette del 1953. È la prima serie di una vettura destinata a diventare presto un mito dell'automobilismo
2. Un prototipo di Hummer compatto

1

Il design
Quelle pinne inconfondibili



L'ufficializzazione della fondamentale rilevanza dell'estetica nell'auto si può far risalire all'ingresso nella prima linea del management GM di Harley Earl nel 1940: Earl, un brillante californiano, nato a Hollywood nel 1893, che comincia disegnando bighe e carrozze rococò per la piccola azienda del padre, è infatti il primo progettista-stilista a salire così in alto nella catena gerarchica di un costruttore. Dopo la Prima guerra mondiale c'è gran voglia di stupire, di nuove forme. Ecco cosa scrive Alfred P. Sloan nel suo imperdibile *La mia General Motors*: "Vennero introdotte nuove caratteristiche estetiche che non avevano nessuna utilità pratica.
Una delle caratteristiche delle auto del periodo post-bellico che colpì maggiormente l'attenzione furono le cosiddette pinne, apparse per la prima volta sulla Cadillac del 1948 e che, sebbene inizialmente non avessero incontrato il favore del pubblico, da allora sono state inserite in quasi tutte le gamme delle principali vetture, anche in forme piuttosto esasperate. La storia delle pinne ebbe inizio durante la guerra, quando un amico di Harley Earl che lavorava nell'aeronautica gli mostrò alcuni caccia. Uno di essi il P38, aveva due motori, doppia fusoliera e due derive. Earl e gli stilisti del suo staff rimasero molto colpiti". Morale: pochi mesi dopo cominciano a girare, alla GM, i primi disegni con le mitiche "pinne" *(nella foto il particolare della pinna della Cadillac Eldorado).*

2

General Motors

La Chevrolet Volt, la prima autovettura ad alimentazione elettrica sperimentata dalla Casa di proprietà GM. L'analogo modello europeo viene prodotto dalla Opel e si chiama Ampera

tura, commercializzata con modesti risultati dal 1960 al 1969.
Facciamo un passo indietro per ricordare che negli anni Cinquanta fioccano gli utili e prosegue l'espansione. E nel 1955, GM conquista un altro storico record: è il primo gruppo americano a superare il miliardo di dollari di fatturato. Negli States si vendono 7 milioni di auto, per il 95 per cento prodotte da GM, Ford e Chrysler. Negli anni Sessanta si affaccia timidamente sulla scena la problematica della riduzione dei consumi e del rispetto ambientale e anche alla General Motors si cominciano a scandagliare le soluzioni per lo sviluppo dell'auto elettrica. Ma sono gli anni Settanta a stravolgere lo scenario: nel 1973, con la prima grande crisi petrolifera, e qualche tempo dopo, con lo sbarco dei produttori giapponesi sul suolo americano, a minare le basi dell'automobile americana.

L'INIZIO DELLA FINE

Mentre a Detroit nel 1977 s'inaugura il nuovo quartiere generale, battezzato Renassaince Center, un complesso formato da sette grattacieli, non si avvertono ancora i primi scricchiolii. Che si palesano con una certa evidenza nei primi anni Ottanta. Cominciano i tagli all'occupazione e gli scioperi, ma GM continua a pensare in grande e viene varato il programma GM10, che consiste nella ideazione e costruzione di una macchina di media grandezza che può "indossare" i vestiti di brand marchi americani del gruppo e quello svedese della Saab. Il tentativo non funziona e dopo 7 miliardi di dollari di investimenti, l'allora presidente, Roger B.Smith, rivela che ogni vettura del piano GM10 perde 2mila dollari. Il flop costa il posto al boss ma anche a migliaia di operai. Nonostante le oltre dieci marche in portafoglio, GM riesce raramente a captare le nuove tendenze e deve spesso inseguire i competitors. Si rivelano senza futuro le avventure tipo Saturn, con la costruzione di un apposito stabilimento nel Tennessee per una marca creata a tavolino e che finisce per bruciare oltre 15 miliardi di dollari. Un'idea di Roger Smith, che nonostante è per molti anni alla guida di GM, conosce grande popolarità suomalgrado, quando il regista-documentarista Micheal Moore gli dedica il sarcastico documentario *Roger & Me*, contro la chiusura della fabbrica di Flint. Mentre le marche asiatiche conquistano quote di mercato, GM inanella bilanci in rosso e torna all'utile soltanto nel 1998, due anni dopo l'arrivo ai vertici di Rick Wagoner e l'insediamento alla presidenza di John F. Smith. Wagoner scandaglia le possibilità di internet, sprona i tecnici incaricati di creare ragionevoli alternative alla dipendenza del petrolio. GM compra la coreana Daewoo e tampona i problemi con le sue finanziarie per il credito al consumo.

Soffocata dai problemi legati agli alti costi di produzione e dall'immenso fardello delle assicurazioni previdenziali dei propri dipendenti e dell'esercito di pensionati (il fondo pensione della GM comincia a perdere colpi nel 2002 e brucia quasi 40 miliardi di dollari in sette anni), la GM passa dall'annuncio di un piano di rilancio all'altro. Le perdite si moltiplicano negli Stati Uniti e in Europa, mentre reggono le attività in America Latina. La crisi globale del 2008 travolge il gruppo, Rick Wagoner viene praticamente "licenziato" dal neo presidente degli Stati Uniti, Barack Obama. Al suo posto arriva Fritz Henderson a cui spetta la difficile ristrutturazione. Chissà come avrebbero reagito di fronte a una simile, drammatica emergenza, i leggendari Bill Crapo Durant e Alfred P. Sloan? A loro, l'inventiva e l'immaginazione non mancavano davvero. Anche se neppure due visionari di tal fatta avrebbero mai potuto ipotizzare che la General Motors del centenario potesse ritrovarsi in una situazione del genere.

Maurizio Maggi

www.gm.com
100 Renaissance Center, Detroit
Stati Uniti

Georges Irat

Chatou
Francia
1921 - 1946

L'Automobiles Georges Irat nasce a Chatou, in Francia, nel 1921. La Casa acquista popolarità grazie alle positive partecipazioni in alcune competizioni come in occasione del Circuit des Routes Pavées che si aggiudica nel 1923, 1925 e 1926. La notorietà dell'azienda si deve anche ad alcune significative innovazioni, tra queste il posto guida a sinistra presente sulla 11 HP, il primo modello costruito dalla Casa francese. L'auto è dotata di un quattro cilindri di 1995 cc di produzione propria, pistoni in alluminio e frenatura integrale. Quando gli stabilimenti vengono trasferiti a Neuilly (1931) la Georges Irat equipaggia le vetture con un più potente propulsore, questa volta Lycoming, a sei e otto cilindri.
Gli affari non vanno bene e il gruppo per evitare il fallimento decide di fondersi con la Godefroy et Lêveque e si sposta nella nuova sede di Levallois-Perret. Le automobili prodotte portano ancora il marchio Georges Irat, ma gli scarsi risultati e soprattutto la Seconda guerra mondiale costringono la società a bloccare la produzione automobilistica nel 1946.

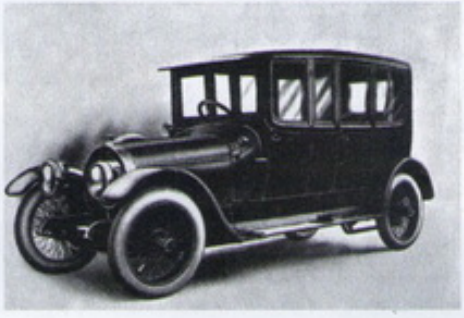
Una Georges Irat cabriolet del 1939

Germain

Monceau-sur-Sambre
Belgio
1897 - 1914

La Germain è una tra le più antiche Casa automobilistiche belghe. Nasce nel 1897 a Monceau-sur-Sambre ed è famosa perché è la prima azienda in Belgio ad aver prodotto automobili in larga scala. La Germain inizia la propria attività con la costruzione di mezzi su rotaia, ma fin da subito si dedica anche al mondo automobilistico. Al debutto in questo settore la Casa produce su licenza della Panhard-Levassor un modello della Daimler che viene chiamato Belge, un'auto con motore bicilindrico che sviluppa 6 Cv di potenza. Il lavoro s'intensifica quando l'anno dopo comincia a produrre anche alcuni modelli della Renault. Tra il 1898 e il 1900 dagli stabilimenti di Monceau-sur-Sambre escono circa dieci vetture al mese. Sulla scorta di questa positiva esperienza la Germain decide di lanciare una produzione di vetture proprie che esordiscono al salone di Parigi. S'ispirano ai modelli Daimler le tre vetture presentate: la 16/22 HP, la 24/32 HP e la 35/45 HP. La particolarità di questi modelli è la presenza di un originale sistema di regolazione del motore che, agendo sul comando delle valvole di aspirazione, impedisce il superamento del regime di 1.000 giri al minuto. Il resto della struttura è convenzionale, con il cambio separato dal motore e collocato sotto l'abitacolo in blocco con il differenziale che a sua volta trasmette il moto alle due ruote posteriori attraverso due catene.Nel 1905 la Casa belga mette in commercio la Chainless che si distingue per il radiatore di forma ovale. Due anni più tardi il catalogo della Germain si arricchisce di altri modelli con albero di trasmissione. La 14/22 HP riscuote poco successo e infatti sono pochi i modelli costruiti; al contrario l'evoluzione di questo modello, la 18/24 HP (102x100 millimetri) è molto gradita dal pubblico. Il cambio, a tre marce, è innovativo in quanto presenta un dispositivo che rende più semplice il passaggio dalla terza alla seconda. La notorietà dell'azienda aumenta anche grazie alla positiva partecipazione ad alcune gare: durante il Gran premio di Francia, tra le quarantasei Case partecipanti la Germain conquista il decimo posto con la quattro cilindri Gran Prix. Gli affari vanno bene e così la Germain a partire dal 1909 decide di aumentare ulteriormente la gamma (sono otto in tutto i modelli) progettando anche delle vetture con potenza maggiore che vengono equipaggiare con propulsori a sei cilindri di 8822 cc oppure di 3834 cc. Nel 1913 le auto montano motori con distribuzione a foderi sistema Knight, oppure a camme in testa.
Ad arrestare l'ascesa della società belga è la Prima guerra mondiale. Durante il conflitto l'attività cessa, per poi riprendere lentamente soltanto per completare l'assemblamento di alcune vetture rimaste ferme negli stabilimenti.
La Germain rimane in vita fino a metà anni Sessanta quando si dedica alla costruzione di materiale ferroviario e di macchine per la costruzione delle strade.

Una berlina Germain del 1913 con motore da 20 Cv



Giannini

Roma
Italia
1921

1. La Fiat 500 elaborata da Giannini
2. La Giaur Giannini 750 Sport alla Targa Florio del 1952

Nasce a Roma nel 1921, per decisione dei fratelli Attilio e Domenico Giannini, un'officina meccanica di riparazioni destinata a un futuro importante. Già l'anno dopo, infatti, entrano a far parte della rete di assistenza della Itala, ma la passione delle corse guida le sorti della piccola azienda romana, e già nel 1927 preparano la Itala Tipo 61 del marchese Pellegrini per la Mille Miglia. Dopo il 1930 iniziano le elaborazioni delle Fiat Topolino, cui modificano motore, telaio e freni. Di qui in poi i Giannini si specializzano nell'elaborare vetture Fiat, tanto da essere identificati spesso con il marchio torinese.

Dopo la guerra una breve esperienza li porta produrre un diesel 3 cilindri ad iniezione diretta, un motore da 40 cavalli destinato a piccoli autocarri, che però non ha successo e, nel 1948, tornano ad elaborare auto. Nasce così il primo motore interamente prodotto dalla Giannini, il G1 di 750 centimetri cubi che ottiene piazzamenti di rilievo nella Mille Miglia del 1949, poi il motore diventa un bialbero da 60 cavalli, il G2, utilizzato con successo sulle Giaur di Berardo Taraschi fino al 1957. Intanto le Topolino Giannini continuano a cogliere vittorie e buoni risultati, con piloti come Leopardi, Baravelli, Cecchini e quel Gino De Sanctis che diventa a sua volta un preparatore di fama nel teatro agonistico di Roma.

2

Nei dieci anni successivi i due fratelli aprono concessionarie, officine, vendite conto terzi, ma nubi procellose, dovute ad un periodo economicamente difficile fanno arrivare i Giannini alla separazione, fondando due società distinte: Costruzioni Meccaniche Giannini S.p.A. di Attilio Giannini e la Giannini Automobili S.p.A. di Domenico Giannini. La prima continua a occuparsi di elaborazioni, ma la concorrenza più dura viene proprio dalle Case automobilistiche che propongono versioni sportive dei propri modelli. È la fine, culminante con la chiusura nel 1971. La Giannini Automobili, invece, potenzia rete commerciale e officine, pur continuando a cercare spazi nel settore agonistico. Sue le elaborazioni della 500 Fiat, che coglie molti successi, contendendoli alle Abarth, con cui si dividono negli autodromi le classi 500 e 600. Il 16 marzo 1967 Domenico Giannini muore per un infarto e a lui subentra Volfango Polverelli, "automane" esterno all'azienda, che ne diventa però titolare nel 1973, al 1984, anno della sua scomparsa. L'anno dopo cessano le elaborazioni e viene intrapresa la lavorazione delle carrozzerie. Nuove personalizzazioni – sempre su Fiat – producono versioni esteticamente speciali di Uno, Tipo e Panda, ma anche questa attività non dura e l'azienda trasforma la sua attività in quella di assistenza alle auto speciali, da quelle blindate alle vetture di servizio per le flotte delle grandi società.

www.gianniniautomobili.com

(M. C.)

LA CURIOSITÀ

Montezemolo in pista

L'autodromo romano di Vallelunga (nella foto) vive un periodo molto vivace negli anni Sessanta, quando le gare con le 500 hanno frequenza quasi settimanale, e un folto pubblico le segue. Da Francesco Biondolillo a Maurizio Milla, la classe mezzo litro vede anche un'apparizione femminile, allora quasi impensabile, con Liliana De Menna, grintosa come i suoi concorrenti maschi, che spesso mette dietro al traguardo. Nella rosa dei partecipanti poi c'è anche chi corre in incognito, adottando uno pseudonimo, magari per non far sapere alla famiglia dove trascorre le domeniche. E, in mezzo a 500 preparate dal meccanico sotto casa e Abarth 595, a bordo di una 590 Giannini spunta Nerone, un pilota spesso nelle prime posizioni per la bravura, ma anche grazie a una buona dose di grinta. L'agguerrito ragazzo bolognese è schivo, non cerca di farsi notare al di fuori dell'abitacolo, e oggi se ne può capire facilmente il perché, dato che sotto le mentite spoglie di Nerone c'è il futuro presidente di Ferrari e Fiat, Luca Cordero di Montezemolo.

500 TV

Produzione 1963 - 1974
Carrozzeria Berlina

Il nome (500 TV) è una specie di scheda tecnica: 500 sta per la cilindrata e TV per Turismo Veloce. La macchina nasce sulla base della 500 D, quella con le cosiddette "porte del suicidio", del 1963. Per riconoscerla Giannini propone cerchi in lega, una mascherina in alluminio, due bacchette all'altezza delle maniglie laterali e un'altra sul cofano, mentre l'abitacolo sfoggia un cruscotto ispirato a quello delle Ferrari con 4 strumenti. Più sostanziose le modifiche al motore che arriva a 25 Cv grazie all'albero di distribuzione modificato, valvole maggiorate, carburatore più grande e testata rielaborata. Ma anche allo scarico speciale e alla coppa olio in alluminio. La 500 TV segue le migliorie del modello base, nel 1965 arrivano le porte controvento, nel 1967 la TV S (Speciale) da 29 Cv e l'anno dopo la TV L (Lusso) seguita nel 1972 da una versione con motore 600 da 25 Cv.

1. La Giannini 500 TV, la versione sportiva della celebre utilitaria Fiat
2. Particolare del cofano anteriore della Giannini 500 TV

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
500 TV S	1967 - 1968
500 TV L	1968 - 1972
500 TV 25 CV	1972 - 1974

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 2,970
Larghezza ..... m 1,320
Altezza ..... m 1,325

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 485 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 489 cc
Cilindri 2
Potenza ..... 25 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 105 km/h

PREZZO ..... Lire 585.000

FOCUS
Giannini Elettrica

Un primo esempio di ZEV (Zero Emission Vehicle) viene dalle officine Giannini nel 1967. L'unica 500 elettrica costruita a Roma a un motore elettrico da 3 kilowatt alimentato da 4 accumulatori al piombo. Raggiunge una velocità di 50 chilometri orari ed ha un'autonomia di 100 chilometri. Rimasta allo stadio di prototipo, la 500 elettrica rimane un esempio di ingegno dell'officina Giannini.

Gibbons

Chadwell Heath
Inghilterra
1921 - 1929

La Gibbons & Moore produce con il marchio Gibbons un'interessante vettura a due posti. La produzione parte nel 1921 e termina dopo cinque anni. Dagli stabilimenti di Chadwell Heat, nell'Essex, escono delle vetture che riscuotono interesse per il tentativo di realizzare auto economiche di piccole dimensioni con un'architettura differente da quanto proposto fino ad allora. La particolarità più curiosa è la collocazione del motore posto al di fuori dell'auto su un lato. La maggior parte degli esemplari montano un propulsore Coventry-Victor a due cilindri di circa 700 cc, i restanti un monocilindrico Precision oppure Blackburne con cilindrate tra i 350 e i 500 cc. La trazione, invece, impiega due cinghie che agiscono sulle ruote posteriore azionando o la ruota destra o quella sinistra a seconda del rapporto innestato.
Anche la carrozzeria presenta soluzioni inedite: è in legno compensato.
Non si è a conoscenza del numero preciso delle vetture costruite, anche se la pubblicità dell'epoca riferisce all'incirca di mille esemplari. La produzione cessa nel 1926, ma le vetture Gibbons vengono costruite fino al 1929 ma solo su specifico ordine.

Gilbern

Llantwit
Galles
1959 - 1973

Gilbern prende il nome dai suoi fondatori, il finanziatore del progetto Giles Smith e il progettista Bernard Friese.
Le auto Gilbern esordiscono nel mercato nel 1959 con il modello GT, una coupé 2+2 in vetroresina venduta in kit, stessa scelta presa negli anni Sessanta da molte altre aziende in Gran Bretagna, poiché comportano facilitazioni fiscali rispetto alle auto già montate. La GT può essere equipaggiata con un propulsore BMC da 948 cc, il Coventry-Climax da 1098 cc con albero a camme in testa e l'MG A da 1588 cc. A partire dal 1965 l'auto viene dotata di un propulsore Ford Corsair a quattro cilindri a V.
Nel 1967 viene presentato un nuovo modello che la Gilbern chiama Genie e che tre anni dopo viene sostituito dalla gran turismo Invader, con un Ford 6 V di 3000 cc che sviluppa una potenza di 165 Cv. La società incontra delle difficoltà economiche che non riesce a superare nemmeno con l'aiuto della Ace Holdings di Cardiff e nell'aprile del 1973 cessa la produzione.

1

1. Una Gilbern impegnata in una competizione
2. La Gilbern Invader, una gran turismo a 2 porte e 4 posti che monta un propulsore Ford 6V di 3 litri alimentato a iniezione

2

Gillet

Crealys
Belgio
1991

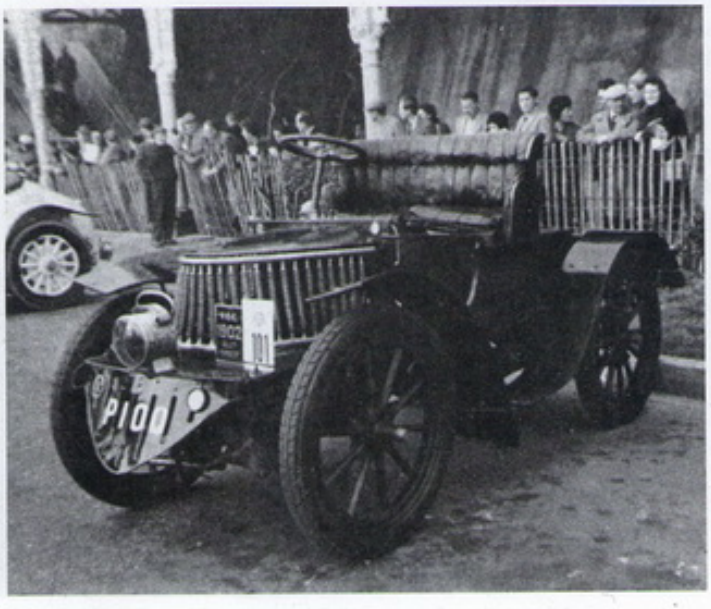
La Gillet è una Casa belga con sede a Crealys. La fonda l'ex pilota di Formula 1 Tony Gillet che una volta smesso di gareggiare, diventa importatore in Belgio della Donkervoort. Questa attività inizia nel 1982 quando si dedica anche alla modifica delle vetture della Casa olandese.
La positiva esperienza in questo settore spinge Tony Gillet a ideare una propria vettura. Nasce così nel 1991 la Vertigo, che presenta al salone di Ginevra l'anno dopo. Come la maggior parte dei costruttori minori, anche la Gillet s'ispira alla Lotus Seven, ma a differenza delle altre aziende lo fa in modo originale.
L'auto, lunga all'incirca 3,9 metri, è disponibile sia nella versione coupé che spider con porte ad apertura verticale. La Vertigo monta un quattro cilindri Cosworth e dal 1998 anche il V6 3.0 Alfa Romeo.
Straordinarie le prestazioni tanto che nel 1994 la Casa belga conquista il record mondiale di accelerazione con un tempo di 3,266 secondi da 0 a 100 chilometri orari.
www.gilletvertigo.com

La Gillet Vertigo del 1998. Il motore è un 4 cilindri Cosworth o un Alfa V6 3 litri

Gillet-Forest

Saint Cloud
Francia
1900 - 1907

La Gillet-Forest nasce nel 1900 in Francia a Saint Cloud. Le prime vetture con questo marchio sono facilmente riconoscibili per un grande radiatore esterno a serpentina che circonda a semicerchio la parte anteriore del cofano. Le automobili si distinguono anche per la particolare qualità di solidità; infatti, una Gillet-Forest nel 1901 riesce a percorrere il tragitto da Parigi a Berlino con una media di 30 chilometri orari. Le prime automobili montano un propulsore monocilindrico orizzontale da 6 Cv con trasmissione ad albero.
A partire dal 1902 la Casa decide di sostituire i particolari e vistosi radiatori. Al loro posto vengono montati dei nuovi e più convenzionali radiatori a nido d'ape. Nello stesso anno la gamma si arricchisce anche di esemplari dotati di motori a due cilindri verticali. La gamma dell'azienda francese è completa poiché comprende vetture adatte a tutti i tipi di clientela. Infatti, nel 1906 sono presenti sia due modelli più economici, che due grosse auto più potenti. Le prime sviluppano una potenza di 12 e 14/16 Cv, mentre le più costose equipaggiano un propulsore a quattro cilindri e valvole bilaterali da 15/32 e da 35/50 Cv. Le Gillet-Forest si ricordano anche per l'importante e innovativo meccanismo che permette di mantenere contenuti i costi consumo. In determinate condizioni un dispositivo permette di limitare la valvola di scarico; in questo modo si impedisce la fuoriuscita completa dei gas combusti e si riduce il riempimento completo del motore.
A partire dal 1907 non si ha più traccia della società di Saint Cloude.



Una delle prime Gillet-Forest presentata nel 1902. La Casa francese lancia la vettura con carrozzeria a due posti. L'auto viene dotata di un motore che sviluppa una potenza pari a 6 Cv. La caratteristica estetica più evidente è il curioso radiatore costituito da una serie di tubi alettati che circondano tutta la parte anteriore della carrozzeria

Ginetta

Woodbridge
Inghilterra
1957

La grande passione per le auto sportive spinge i fratelli Bob, Ivor, Trevers e Douglas Walklett a fondare nel 1957 la Walklett Bros. Nel 1964 l'azienda cambia ragione sociale in Ginetta Cars Ltd, nome che viene dato alla vettura che identifica la Casa britannica. Il marchio si specializza nella produzione di leggere vetture sportive, progettate con largo utilizzo di componenti provenienti dalla produzione di grande serie, e si fa notare anche per una discreta attività sportiva centrata sulla costruzione di alcune versioni Sport. Quando nel novembre del 1989 l'azienda è costretta a chiudere, il marchio viene acquistato da un gruppo di appassionati imprenditori di Sheffield, mentre due dei fratelli Walklett fondano la Dare, che continua la costruzione di alcuni dei più celebri modelli Ginetta come la spider G4 e la coupé a motore centrale G12. Dal 1993 la nuova società progetta tre i nuovi modelli: G20, G27, G40 e G50 e organizza specifici campionati monomarca in pista riservati ai modelli Ginetta.
www.ginettacars.com

La Ginetta G4, spinta da un propulsore Ford 105 E

Gladiator

Pré-Saint Gervais
Francia
1891 - 1920

Una Gladiator del 1902 con motore a due cilindri di 2423 cc

Gladiator è un marchio francese che nasce a Pré-Saint Gervais nel 1891. La Casa, fondata da Aucoc e Darracq, inizia l'attività come produttrice di biciclette. Nel 1895 progetta i primi tricicli e vetturette, esposte poi in Inghilterra durante una mostra di veicoli stranieri organizzata da Sir David Solomons a Tunbridge Wells.
L'esperienza positiva spinge la Gladiator ad accettare la proposta dell'azienda inglese di entrare in società con loro. Da questo momento all'interno della Casa francese si avvicendano figure importanti: Alexandre Darracq decide di abbandonare il suo ruolo e al suo posto vengono ingaggiati Adolphe Clément e il noto progettista Marius Barbarou. I due, però, lasciano dopo appena due anni la Gladiator (Clément fonda la Clément-Bayard e Barbarou passa alla Benz di Mannheim) che nel giro di poco tempo entra in crisi.
Nel 1909 il marchio è venduto alla Vinot & Deguingand di Puteaux che con il logo Gladiator presenta una linea di vetture lussuose, ma l'avventura finisce dopo una decina di anni (1920). Anche se la storia della Casa di Pré-Saint Gervais è alquanto travagliata le auto con questo marchio sono famose per le qualità meccaniche e le eleganti carrozzerie.
Nel 1905 la produzione abbraccia sei modelli, il più piccolo è dotato di motori Aster da 2,5 e 3 Cv; l'anno dopo la gamma viene sostituita da nuovi modelli tra cui la 36 HP, una grande sei cilindri con cambio a quattro velocità. Quando la Gladiator viene assimilata dalla Vinot & Deguingand esce la 15/20 HP che si distingue per il propulsore monoblocco (1912).

Glas

Dingolfing
Germania
1883 - 1969

Le origini della Glas muovono i primi passi nel 1883 nella bassa Baviera quando è attiva una apprezzata e ben avviata fabbrica per macchinari agricoli, la Isar. La produzione cresce al pari della fama, ma la Seconda guerra mondiale rallenta la crescita del marchio con una conseguente contrazione delle vendite. Bisogna quindi cercare nuovi mercati e durante una fiera per macchinari agricoli a Modena il giovane figlio del fondatore, Andreas Glas, rimane colpito dalla nostra Vespa. Tornato in patria, nello stabilimento di Dingolfing, il giovane Glas inizia subito a disegnare uno scooter in grado di soddisfare le necessità di mobilità della Germania del dopoguerra. Dal tavolo da disegno al primo prototipo il passo è breve e nel 1951 esce dalla fabbrica il primo modello di scooter equipaggiato con un motore due tempi di 125 centimetri cubi con cambio a tre marce. All'epoca il più piccolo della famiglia Glas è chiamato con il soprannome Goggo, così con lo stesso nome viene battezzato il primo scooter. Il successo di questo veicolo a due ruote è grande e fino al 1956 viene venduto in 46.181 esemplari comprese le successive motorizzazioni da 150 e 200 cc. Grazie ai profitti accumulati con le vendite degli scooter la Glas è pronta a debuttare nel mondo dell'automobile, esordio che avviene nel febbraio del 1955 con la Goggomobil. Occorre però fare un piccolo passo indietro poiché il progetto di una piccola vettura, semplice ed economica, capace di ospitare quattro persone, risale al 1952. Inizialmente la piccola vettura è equipaggiata con un motore due tempi da 250 cc, raffreddato ad aria e successivamente è disponibile anche con motori da 300 e 400 cc con un range di potenza quindi compreso tra i 13,6 e i 20 cavalli. L'affidabilità e la semplicità della Goggomobile sono le chiavi del suo successo e alla fine del 1956 è in vendita in 36 nazioni con ben 25.000 unità prodotte. La Goggomobil, oltrepassa rapidamente quota 100.000 ed è la vettura di piccole dimensioni più venduta in Germania e resta un "marchio" indelebile anche quando la Glas produce berline di grandi dimensioni con motori Bmw. Nel frattempo il benessere inizia a crescere così come la richiesta di vetture più grandi e la Glas, nel 1958, mette in produzione la Isar, soprannominata la "grande Goggomobil" con motore quattro tempi, due cilindri, boxer, da 600 cc e 19 Cv di potenza. L'anno dopo, alla berlina si aggiunge la versione station wagon con motore da 700 cc e 30 Cv. Nel 1962 arriva una nuova vettura equipaggiata con motore più grande a 4 cilindri di 1000 cc e 40 Cv, cuore della Glas 04-Serie che trova il top di gamma nella S104 Coupé chiamata allora la "Porsche dei poveri".

Nel 1963 il salone dell'auto di Francoforte svela un nuovo volto della Glas con la GT e la berlina 1700, vetture di generose dimensioni, con design frutto della matita di Pietro Frua. Nel 1966 il salto di qualità, e di dimensioni, non riesce alla Glas che con la grande V8 consuma le ultime risorse nel tentativo di entrare nel mercato delle "grandi" automobili, finendo tre anni dopo per essere assorbita dalla Bmw.

(M. R.)

LA TECNOLOGIA

La microcar a 4 marce

Fedele alla filosofia di semplicità e funzionalità, la Glas ricerca sempre le soluzioni tecnologiche più appropriate ai vari modelli che realizza nel tempo. Forte dell'esperienza maturata con lo scooter Goggo, privilegia soluzioni in grado di garantire prestazioni accettabili con componenti economiche a partire dal propulsore sviluppato da Felix Dozekal, un bicilindrico parallelo raffreddato ad aria, che equipaggia la Goggomobil. Sempre sulla stessa vettura troviamo un cambio a quattro marce con preselezione elettro magnetica e una frizione manuale.
Nella configurazione da 300 cc questo motore da 15 Cv a 5.000 giri è capace di spingere la TS300 coupé fino alla velocità massima di 95 chilometri orari e di passare a da 0 a 80 chilometri orari in poco meno di 28 secondi, il tutto con un consumo di circa 5,5 litri per 100 chilometri. La filosofia di queste auto si ispira al concetto di minivettura, che all'epoca ha un certo successo in Germania fra i piccoli costruttori; Glas da parte sua aggiunge la competenza nel settore degli scooter e dei piccoli motori, in particolare a 2 tempi, che hanno il vantaggio della leggerezza e semplicità. È del 1961 invece l'introduzione da parte della Glas del propulsore 4 cilindri in linea 1000 cc da 42 Cv montato sulla S 1004, caratterizzata dalla distribuzione ad asse a camme in testa azionate da una cinghia dentata.

Goggomobil

Produzione 1955 - 1969
Carrozzeria Berlina - Coupé - Furgoncino

La Goggomobil è una micro vettura prodotta dal 1955 al 1969. Presentata al salone di Francoforte del 1954, la Goggomobil è una delle superutilitarie in voga negli anni Cinquanta. Lunga solo 2,9 metri e larga 1,2 metri, la Goggomobil si presenta come una piccolissima berlina a tre volumi con quattro posti disponibili.
Lo schema meccanico è del tipo "tutto indietro", ovvero sono posti sull'assale posteriore, il motore, il cambio e ovviamente anche la trazione. Lanciata con il motore di 250 cc bicilindrico a due tempi (modello T250), questa vettura ha altre due evoluzioni, che vedono la cilindrata aumentare prima a 293 cc (T300) e poi, nel 1960 arriva fino a 400 cc con 20 Cv (diminuiti a 18,5 nel 1961).
La sparizione delle Goggomobil dal listino corrisponde con l'anno in cui la Glas viene assorbita dalla Bmw.

1

FOCUS
Arrivano le coupé

La carrozzeria berlina non è la sola proposta dalla Glas negli anni di produzione della Goggomobil. Negli anni Cinquanta e Sessanta, le micro vetture iniziano una moda e per assecondarla, la Casa mette sul mercato anche la versione coupé denominata TS (dal 1957 al 1969) e un particolare allestimento commerciale nella forma di un furgoncino disponibile con cassone aperto o chiuso (dal 1957 al 1965).

1. La Goggomobil, prodotta dalla Glas tra il 1955 e il 1969
2. La Goggomobil è lunga 2 metri e 90 e ha un motore di 400 cc

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Berlina	1955 - 1969
Coupé	1957 - 1969
Furgonetta	1957 - 1965

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 2,900
Larghezza ..... m 1,260
Altezza ..... m 1,235

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 650 kg

MOTORE
Alimentazione ..... miscela
Cilindrata ..... 249 cc
Cilindri 2
Potenza ..... 13,6 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 74 km/h

PREZZO ..... nd

1500/1700

Produzione 1963 - 1967
Carrozzeria Berlina

La 1500 è una berlina a tre volumi, cinque porte, presentata al salone di Francoforte nel 1963, ma rimasta sempre allo stato di prototipo. Questa vettura è la base di partenza per la produzione della 1700, che viene prodotta dal 1964 al 1967. Hans Glas fa debuttare la 1500 come prototipo definitivo. La carrozzeria ha un design spigoloso ma gradevole. La base di partenza per la costruzione di questa vettura è la Neue Klass della Bmw. Il motore della 1500 è una versione modificata del 1300 della Bmw, al quale vengono aumentate le quote di alesaggio per arrivare alla cilindrata di 1492 centimetri cubici. La potenza massima è di 70 Cv e la velocità massima dichiarata è di 145 chilometri orari. Disegnata da Pietro Frua, la 1500 si contrappone idealmente alle Opel Rekord e alle Ford Taunus di quel periodo.

1

FOCUS 1700

La 1500 non entra in produzione, ma rimane allo stadio di prototipo. La vettura venduta dal 1964 al 1967 è infatti la 1700. Si tratta di un'auto sostanzialmente identica alla 1500 nelle dimensioni, nelle forme e negli interni. Unica differenza è il motore più potente da 1682 cc che inizialmente è in grado di sviluppare 80 Cv e nella versione top di gamma TS arriva a 100 Cv.

1. La Glas 1700 identica nelle linee alla 1500, che rimane allo stato di prototipo. A cambiare solo il propulsore che arriva a 1690 centimetri cubi e 80 Cv
2. Il posto guida della 1500 Glas

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
1500 prototipo	1963
1700	1964 - 1967

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,420
Larghezza ..... m 1,610
Altezza ..... m 1,392

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 950 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1492 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 70 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 145 km/h

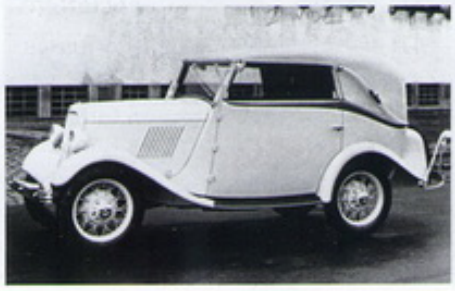
PREZZO ..... nd

Gläser

Dresda
Germania
1902 - 1952

La Gläser Heinrich Luxuswagen und Karosserienfabrik, più semplicemente conosciuta come Gläser, è una tra le più note carrozzerie tedesche. Nasce a Dresda nel lontano 1864, ma solo nel 1902 produce la prima carrozzeria. La fabbrica tedesca si specializza nella produzione di eleganti cabriolet eseguiti principalmente sui telai Ford, Steyr e Maybach. Nei primi anni d'attivita la Gläser acquista notorietà grazie alla Kombinationkabriolet, un'imponente auto a sei posti; durante gli anni Venti per una torpedo a tre posti su telaio Alfa Romeo e negli anni Trenta per dei grandi pullman-kabriolet a sette posti distribuiti su tre fili separati da vetri divisori. A partire dal 1932 la Gläser amplia la propria produzione lavorando anche per la Horch e l'Audi, marchi della neonata Auto Union. Con lo scoppio della Seconda guerra mondiale la Casa è costretta a cambiare settore.
L'ultima carrozzeria è il cabriolet Steyr tipo 630, dopodiché dalla fabbrica di Dresda esce principalmente una produzione bellica. Concluso il conflitto la Casa si trasferisce a Ullersicht dove chiude l'attività nel 1952.

Una Gläser cabriolet



Glassic

West Palm Beach
Stati Uniti
1966 - 1980

La Glassic nasce nel 1966 a West Palm Beach in Florida. Viene fondata da Joel Faircloth che dedica l'attività dell'azienda alla costruzione di vetture che s'ispirano al modello Ford A del 1930. Le Glassic sono disponibili sia nella versione roadster che phaeton e dotate di carrozeria in vetroresina. Inizialmente la base meccanica utilizzata per queste repliche è quella del fuoristrada Scout, prodotto dalla International Harvester, di cui viene utilizzato il telaio a longheroni e i motori a quattro cilindri che sviluppano 93 Cv. Intorno ai primi anni Settanta la Glassic cambia propulsore ed equipaggia le vetture con i più potenti Ford 8 V con cambio manuale o automatico. Le repliche della Ford A ottengono un discreto successo e vengono prodotte solo su commissione considerato l'elevato prezzo. Tra il 1966 e il 1972 sono circa trecento le vetture uscite dalla fabbrica di West Palm Beach. Nel 1972 la società passa alla Parker-West che amministra la Glassic per trentatré mesi senza ottenere fortuna. Nel 1976 la Glassic si rilancia con il nome Replicars; l'avventura è breve e dopo quattro anni chiude.

Una Glassic del 1966 con carrozzeria roadster. Si ispira alla Ford A del 1930

Glide

Peoria
Stati Uniti
1901 - 1920

Questa piccola azienda americana costituisce uno dei rari casi di piccoli costruttori che sono riusciti a restare attivi per tutto il periodo della tumultuosa diffusione dell'industria automobilistica.Il punto di forza della Glide è probabilmente la capacità di stare nel mercato con modelli convenzionali, senza particolarità vistose ma con un buon rapporto prezzo/valore.
La società nasce nel 1901 a Peoria, nell'Illinois, con la ragione sociale di The Bartholomew Co. Il marchio Glide viene adottato due anni più tardi quando inizia la produzione delle vetture che vengono chiamate Glidemobile. Nei cinque anni in cui queste automobili rimangono in commercio montano un motore monocilindrico da 8 Cv. Seguono modelli a due, quattro e sei cilindi equipaggiati con propulsori Ruthenberg che sviluppano una potenza tra i 14 e i 60 Cv. A partire dal 1915 fino alla conclusione dell'attività (1920) la Glide adotta principalmente un motore sei cilindri Ruthenberg da 40 Cv.

Un annuncio pubblicitario della Glide del 1909

GMC

Detroit
Stati Uniti
1912

GMC è un marchio utilizzato dalla General Motors per i veicoli commerciali leggeri e i fuoristrada. La nascita di questa società risale al lontano 1901 quando Max Grabowski fonda la Rapid Motor Vehicle Company che nel 1912 viene acquistata dalla General Motors. Nel frattempo la Casa di Detroit assimila anche la Realiance Motor Car. Dalla fusione delle due piccole aziende nasce la GMC Truck, nome utilizzato fino al 1996. La GMC apre una significativa parentesi anche nella produzione di autobus quando nel 1925 acquista la Yellow Coach di Chicago. L'attività più intensa della GMC avviene durante la Seconda guerra mondiale quando dagli stabilimenti escono circa 600.000 mezzi bellici. La maggior parte della produzione GMC è la stessa della Chevrolet ma si caratterizza per versioni più pregiate. Nel 2008 vengono messi in commercio, oltre a una serie di veicoli commerciali, i pick up Sierra e Canyon e i Suv Envoy, derivato dalla Chevrolet Trail Blazer, Yukon, noto anche come Chevrolet Tahoe o Cadillac Escalade, e Acadia dotato di un V6 da 3,6 litri.

www.gmc.com

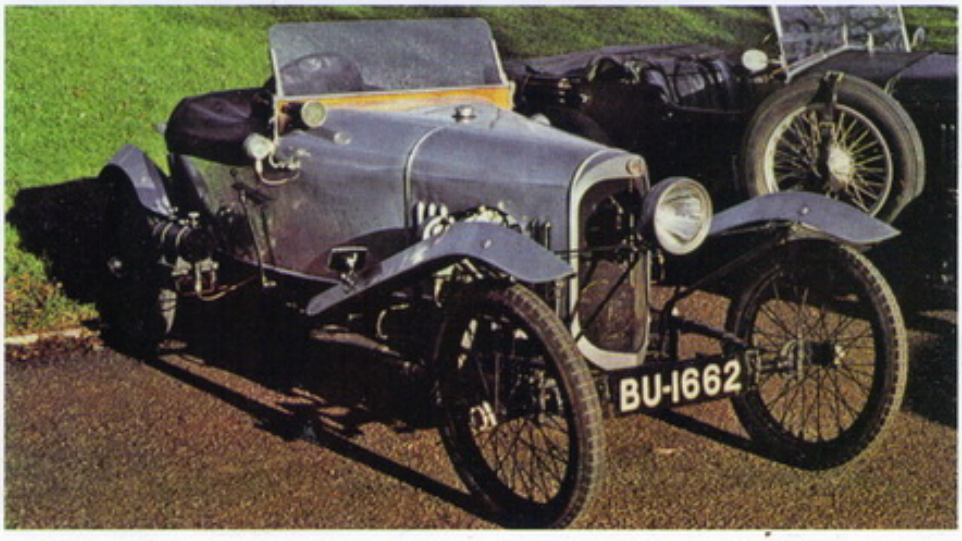
Il pick up GMC Sierra messo in commercio nel 2008

G.N.

Hendon
Inghilterra
1910 - 1922

La G.N. è una piccola ma nota fabbrica britannica conosciuta soprattutto per diversi apprezzabili cyclecar e per la positiva partecipazione ad alcune competizioni. L'azienda prende il nome dalle iniziali dei due fondatori, H. R. Godfrey e Archibald Franzer-Nash. L'avventura inizia nel 1910 e i due ingegneri raccolgono subito le prime soddisfazioni debuttando con un cyclecar che vanta alcune interessanti caratteristiche come il telaio in legno e il sistema dello sterzo con rocchetto avvolgitore e funicella. L'auto monta un motore bicilindrico a V che sviluppa una potenza di 8 Cv raffreddato ad aria. Questo propulsore con il passare degli anni viene più volte modificato e migliorato fino alla versione bicilindrica a V da 1100 cc che viene utilizzato anche per altri modelli. Le G.N. prendono parte a diverse gare con eccezionali prestazioni soprattutto nei tratti in salita. Nella versione da corsa la carrozzeria è ulteriormente alleggerita, mentre il motore è dotato di alberi a camme in testa, condotti tramite un alberino a due rinvii conici per ciascun cilindro. Tra le manifestazioni di rilievo c'è quella di Boulogne nel 1921 quando Franzer-Nash fa registrare la velocità media di 71,45 miglia all'ora e, l'anno dopo, durante la 200 Miglia quando una G.N. supera la media di 60 miglia. Dopo la fine della Prima guerra mondiale la G.N. acquista la British Grégoire e trasferisce i propri stabilimenti a Wandsworth, vicino Londra, ma i due fondatori perdono il controllo dell'azienda. La crisi inizia a farsi sentire fin dai primi anni Venti nonostante il successo delle vetture Legére e Vitesse. La nuova società, tenta la strada delle auto più adatte all'uso familiare. Il parziale abbandono della produzione delle sportive non porta fortuna tanto che la situazione porta alla chiusura dell'azienda.

Una G.N. Vitesse del 1922



Gobron-Brillié

Boulogne-sur-Seine
Francia
1898 - 1930

Marchio nato a seguito della messa a punto, da parte del tecnico Eugène Brillié, di un efficiente motore funzionante secondo il principio dei due pistoni contrapposti nel cilindro. Gustave Gobron è entusiasta di questa invenzione e decide di finanziare l'ambizioso progetto. Nasce così nel 1898 a Boulogne-sur-Seine, oggi conosciuta come Boulogne-Billancourt, la Casa che porta il nome dei due fondatori. Il successo dell'innovativo motore è dato non solo dalle prestazioni eccezionali ma anche da un sistema di alimentazione a dosatore rotante che elimina il carburatore e consente l'impiego di combustibili diversi dalla benzina come, ad esempio, l'alcol etilico.
La notorietà della Casa francese aumenta anche grazie alla partecipazione ad alcune competizioni: nel 1902 la 18 HP si aggiudica il circuito delle Ardenne; due anni più tardi la 100/110 HP a Nizza stabilisce il record mondiale di velocità (166,647 chilometri orari).
Dal 1898 al 1903 la Gobron-Brillié mette in commercio delle vetture equipaggiate da propulsori a due cilindri verticali che sviluppano 6 Cv di potenza, seguiti da vetture a quattro cilindri biblocco da 30 Cv. La fama delle vetture è tale da conquistare anche il mercato estero: in Inghilterra vengono commercializzate con il marchio Teras, mentre in Belgio con Nagant.
Nel 1903 alcune divergenze portano Brillié a lasciare la società. Inizialmente Gobron decide di non cambiare il nome della Casa che muta, invece, nel 1919.
Infatti, conclusa la Prima guerra mondiale, la fabbrica si trasferisce a Levallois Perret e prende il nome di Automobiles Gobron. Iniziano da questo momento i problemi economici della nuova azienda che si trova impreparata al nuovo mercato post-bellico. Tenta di rilanciarsi con la Turbo Sport, un'automobile con un propulsore sovralimentato da due litri. La vettura non riscuote il successo sperato, ma consente alla Casa francese di restare in vita fino al 1930 quando chiude definitivamente anche a causa della crisi economica generale.

Una Gobron-Brillié del 1906 equipaggiata con un motore a quattro cilindri

Goliath

Brema
Germania
1928 - 1963

La Goliath è un antico marchio tedesco noto a partire dal 1928, quando Carl Borgward decide di acquistarlo per cercare di potenziare la già avviata produzione di furgoni. La regione sociale dell'azienda si trasforma in Goliath-Werke Borgward GmbH e di fatto rappresenta il primo gruppo del futuro marchio Borgward. Oltre a furgoni, la Goliath si dedica anche alla produzione di automobili. Nel 1931 presenta la Pionier, una singolare vetturetta a tre ruote con trazione posteriore equipaggiata con un motore monocilindrico a due tempi di 198 cc, con carrozzeria chiusa a due posti. Nel 1950 esce la GP 700 con motore bicilindrico a due tempi da 688 cc e trazione anteriore; segue nel 1955 la GP 900 E. Nel 1954 la Casa costruisce la fuoristrada militare Jagdwagen che a partire dal 1957 è dotata di un propuslore quattro cilindri boxer di 1093 cc che sviluppa 50 Cv. Dal 1960 la Borgward si trova in una grave crisi finanziaria che porta al tracollo della società l'anno dopo. La Goliath ne rimane coinvolta, ma assembla le proprie auto fino al 1963.

Uno stuntman vola da una Goliath a un'altra

Gordini

Parigi
Francia
1951 - 1966

Una Renault 12 Gordini durante un'esibizione degli anni Settanta

La Gordini è una Casa automobilistica fondata a Parigi nel 1951 e dedicata, fin dall'inizio della sua storia, al mondo delle corse. Il suo fondatore infatti, Amédée Gordini, è un ex pilota che inizia la propria attività di preparatore già prima di quella data, intorno al 1934, collaborando con la Simca e portando più volte quel marchio sul podio in diverse competizioni. Fra i motori resi famosi per i suoi interventi di preparatore spicca senza dubbio il quattro cilindri Balilla da 1090 cc che stabilisce diversi record mondiali di velocità, ma che soprattutto conquista nel 1939 la 24 Ore di Le Mans. Nell'immediato dopoguerra quello stesso propulsore continua ad essere oggetto dei preziosi interventi di Gordini, che ne aumenta la cilindrata a 1430 cc e la potenza da 52 fino a 90 Cv. Al punto che al Gran premio di Marsiglia del 1946 una vettura Gordini, condotta da lui stesso, strappa il gradino più alto del podio a sua maestà Bmw. La vera svolta avviene tuttavia nel 1950, quando il pilota applica un compressore al motore di 1490 cc e mette a punto un quattro cilindri a doppio asse a camme. È oltretutto l'anno della rottura con la Simca e del conseguente sviluppo di un'attività tutta sua, che lo porta a realizzare fra le altre cose un nuovo propulsore a 6 cilindri da 2 litri da montare sia sulle vetture Sport che sulle monoposto di F2. Il risultato è entusiasmante, dal momento che nel 1952 la Gordini Sport di Jean Behra sbaraglia le avversarie alla 24 Ore di Le Mans. E stesso successo anche con la monoposto che sempre nel '52 batte sul circuito di Reims il team Ferrari. Dopo essersi dedicato, nel 1953, allo sviluppo di un motore otto cilindri in linea da 3000 cc per le sue vetture Sport, dal 1955 Gordini inizia a concentrarsi soltanto alle monoposto. Compie uno sforzo immane, anche perché le risorse finanziare iniziano a scarseggiare, ma la passione è tanta e la sua abilità tecnica ormai non conosce limiti, e appena un anno dopo la sua officina mette alla luce una spettacolare F1 2500 cc otto cilindri in linea che straccia nel Gran premio di Napoli del 1956 Villoresi, Castelletti e Musso. Si può dire che quella è l'ultima grande vittoria del marchio perché negli anni successivi Gordini è costretto a sospendere l'attività di costruttore per riprendere quella di preparatore questa volta al servizio della Renault di cui diviene nel 1960 il direttore del reparto sportivo.

(F. P.)

IL PERSONAGGIO
Amédée Gordini

Amédée Gordini nasce a Bazzano nel 1899 e già a 11 anni inizia a lavorare in un garage come apprendista. Qualche anno dopo conosce uno dei suoi primi maestri, Edoardo Weber, il costruttore di carburatori, mentre a 14 anni lavora alla Isotta Fraschini come allievo di Alfieri Maserati. Fra i risultati che Amédée Gordini ottiene quando entra in Renault vanno senz'altro annoverate le testate a doppio asse a camme in testa montate sui 4 cilindri del marchio francese 1150, 1300 e 1470 cc e sul poderoso 8 V 3000 cc delle Alpine Sport di fine anni Sessanta. Sul versante del rally non vanno dimenticati i successi conquistati al Tour De Corse del 1964, 1965 e 1966 delle R8 Gordini, al Rally dei Fiori, al Rally del Portogallo e a quello della Polonia. Notevole anche il V6 2000 cc della Alpine Sport realizzato sempre con Gordini.

R8 Gordini

Produzione 1964 - 1966
Carrozzeria Berlina

La R8 Gordini è una evoluzione sportiva della Renault 8. Questa vettura viene prodotta con la motorizzazione 1100 dal 1964 al 1966. La R8 Gordini diviene ben presto una leggenda dell'automobilismo sportivo grazie alle numerose vittorie in diverse competizioni e in molti rallies. Vera e propria auto propedeutica per numerosissimi piloti, la R8 si presenta come una utilitaria a quattro porte con carrozzeria a tre volumi. Il motore a quattro cilindri in linea è posteriore come anche la trazione. Riconoscibile rispetto alla Renault 8 dalla presenza dei quattro fari all'anteriore e per le due bande bianche parallele che attraversano il blu Francia della carrozzeria, la R8 1100 dispone di 60 Cv, che uniti alla maneggevolezza e alla leggerezza della vettura, aiutano a vincere molti rally degli anni Sessanta; tra le più importanti quelle in Corsica nel 1964, 1965 e 1966.

1

1. La R8 Gordini, evoluzione sportiva della Renault 8. Celebre per le due bande bianche che attraversano la carrozzeria
2. Il retro della Gordini R8
3. Il propulsore della R8 elaborato da Gordini

FOCUS
R8 1300

La R8 da 1,3 litri ha una potenza di oltre 100 Cv che rendono questa leggera vettura protagonista nei rally. È un'evoluzione della 1100 prodotta dal 1966. Rispetto alla prima versione adotta cerchi più larghi e una carrozzeria modificata nel frontale con 4 fari integrati nella carrozzeria; su questa base vengono realizzati prototipi con motori più potenti come il 1400 dell'Alpine A110.

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,990
Larghezza ..... m 1,410
Altezza ..... m 1,490

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... 770 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1108 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 60 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 145 km/h

PREZZO ..... nd

Gordon-Keeble

Slough
Inghilterra
1960 - 1966

1. La Gordon-Keeble coupé firmata Bertone
2. La linea tesa e slanciata della Gordon-Keeble
3. Eleganza inglese e design italiano si sposano nella Gordon-Keeble

La Gordon Automobile Co. Ltd. nasce nel 1960 a Slough negli impianti della ex Casa automobilistica Peerless. Il progetto nasce dalla collaborazione tra John Gordon e Jim Keeble che per la realizzazione del primo prototipo affidano a Bertone il disegno della carrozzeria, mentre per il motore puntano su un Chevrolet 8V da 290 Cv e 4600 cc. Questa elegante coupé a 2+2 posti, realizzata su un telaio tubolare appositamente sviluppato, viene presentata al salone di Ginevra del 1960, ma il design italiano della carrozzeria non è sufficiente a decretarne il successo commerciale e l'iniziativa non va molto oltre il primo esemplare. Due anni più tardi la ragione sociale della società muta in Gordon-Keeble Ltd e lancia la GT che si basa sul progetto precedente. Prodotta in 93 esemplari, l'auto si distingue per le buone prestazioni grazie a un propulsore Chevrolet di 5,4 litri. Il prezzo, però, è troppo alto (3.627 sterline) e le vendite stentano a decollare, la società entra in crisi ed è costretta a chiudere. La Casa dopo qualche mese riapre con il nome Keeble Cars Ltd, ma le cose non vanno meglio tanto che nel 1966 l'attività cessa di nuovo. Il tentativo di rilanciare il marchio inglese fallisce anche nel 1968 quando John de Bruyne presenta al salone di New York due prototipi con il marchio Gordon-Keeble.

1

2

3

Gorham

Osaka
Giappone
1919 - 1930

La Gorham è una originale vettura che nonostante alcune inusuali caratteristiche ottiene un buon successo. L'auto viene disegnata dall'ingegnere americano William Gorham che per la produzione si affida alla giapponese Jitsuyo Jidosha Seizo Co. Questa Casa nasce nel 1919 e ha un certa notorietà in quanto gli stabilimenti di Osaka, dove viene prodotta la Gorham, sono all'avanguardia in quanto macchinari e materiali arrivano tutti dagli Stati Uniti. L'insolita vettura è a tre ruote e monta un propulsore bicilindrico raffreddato ad aria che sviluppa 8 Cv di potenza. Con il marchio Gorham viene prodotta anche una vettura più convenzionale a quattro ruote chiamata Lila. Equipaggiata con un propulsore da 10 Cv, viene messa in commercio fino al 1926. In questi anni inizia anche la produzione di una serie di autocarri che termina nel 1930 quando il marchio scompare.
Nel frattempo la DAT Motor Car di Tokyo rileva la Jitsuyo Jidosha Seizo Co. dando vita così alla futura Datsun.

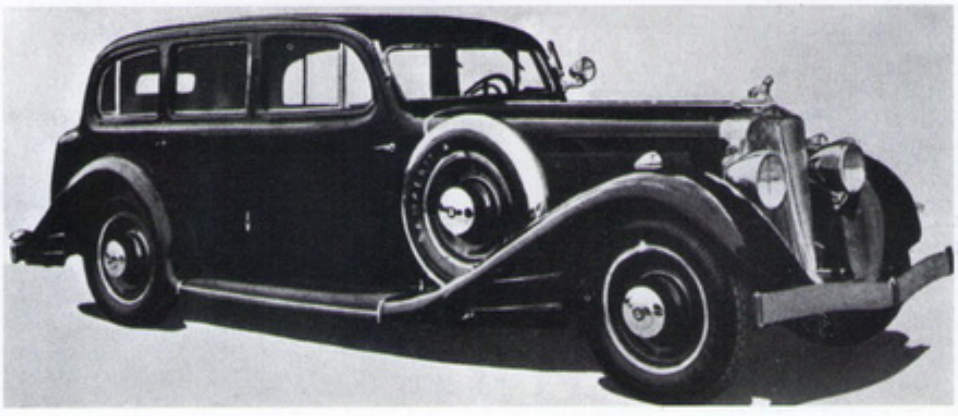
La Gorham, originale vetturetta a tre ruote

Gräf & Stift

Vienna
Austria
1902 - 1971

La Gräf & Stift è una delle più importanti marche automobilistiche austriache, fondata nel 1902 per iniziativa dei fratelli Gräf che già alla fine del secolo precedente progettano e costruiscono un originale vetturetta a trazione anteriore; successivamente la Gräf & Stift diventa nota per la produzione di vetture di lusso per la nobiltà locale dell'epoca. Ad esempio nel famoso attentato di Sarajevo l'arciduca Francesco Ferdinando è a bordo di una Gräf & Stift. L'azienda nasce dall'unione della piccola fabbrica dei fratelli Gräf, molto noti per aver ideato una vetturetta dalla caratteristiche innovative, e da Willi Stift ex proprietario della Celeritas. Nei primi anni di attività l'azienda viennese stipula un accordo con Arnold Spitz, noto nell'ambiente in quanto cura la vendita delle Daimler, per la produzione di una serie di automobili chiamate Spitz. Queste vengono prodotte dal 1902 al 1907 e s'ispirano principalmente alle Daimler. La commercializzazione delle vetture con marchio Gräf & Stift avviene a partire dal 1908; nello stesso periodo inizia anche la produzione di veicoli bellici che viene intensificata durante la Prima guerra mondiale. Proprio durante il conflitto, nonostante il periodo, la Casa di Vienna raccoglie il maggior successo non solo in fatto di vendite ma anche in ambito sportivo. Tra le vetture più importati c'è la SP 8, ribatezzata la Rolls Royce austriaca, fra le più lussuose in Europa. Monta un propulsore a 8 cilindri che sviluppa 125 Cv di potenza in grado di raggiungere una velocità massima di 140 chilometri orari; il cambio è a quattro marce sincronizzate. La PS 8 insieme alla PS 9 vengono costruite fino al 1938 quando termina l'attività nel settore delle automobili. Infatti, la generale crisi economica non risparmia nemmeno la Casa viennese che prima è costretta a rivedere la produzione con il lancio di modelli più piccoli (G 35, G 36 e G 8) e poi ad abbandonare il settore. La Gräf & Stift si dedica a questo punto soltanto alla produzione di camion e bus. Dopo la Seconda guerra mondiale la Casa si fonde con la ÖAF (Österreichische Automobili Fabriks-AG) dando vita alla ÖAF-Gräf & Stift che rimane in vita fino al 1971 quando viene acquistata dalla MAN AG.

La PS9, una delle più lussuose vetture prodotte dalla Gräf & Stift



Grahame-White

Hendon
Inghilterra
1918 - 1924

La Grahame-White è una piccola Casa che nasce a Hendon vicino Londra nel 1918. La fonda Claude Grahame-White che all'attività principale di costruttore di aerei affianca anche quella automobilistica.
Le vetture con questo marchio si distinguono per una linea molto semplice e rudimentale. L'azienda inglese debutta nel 1918 all'Esposizione di Londra con una due posti che monta un propulsore Dorman a quattro cilindri a valvole laterali di 1094 cc che sviluppa una potenza di 7 Cv.
Nel catalogo Grahame-White figura anche una cyclecar monoposto con telaio in legno, dotata di motore monocilindrico Precision a due tempi di 348 cc e 3,5 Cv. Due anni più tardi questo modello viene rivisto dalla Casa di Hendon: la nuova cyclecar è equipaggiata con lo stesso motore ma ora ha due posti, la carrozzeria è metallica, il cambio è a due marce e la trasmissione è a catena.
Il modello non riscuote il successo sperato nonostane il basso prezzo e così la fabbrica di Claude Grahame-White chiude nel 1924.

Un cyclecar Grahame-White a due posti del 1920

Graham Paige

Detroit
Stati Uniti
1927 - 1941

Nel 1927 la Graham assorbe lo storico marchio Paige dando vita a una nuova Casa che prende il nome da entrambe le aziende. Nasce a Detroit per volere dei fratelli Joseph, Robert e Ray Graham che puntano su una produzione di auto lussuose e di qualità dando vita a degli originali progetti. Come ad esempio la Blue Streak che lancia in America l'uso dei parafanghi anteriori ad ala. Escono anche i modelli Custom Eight, Crusader e Cavalier. Queste ultime rappresentano il tentativo di ampliare la gamma a modelli meno lussuosi, sostituendo i grossi 8 cilindri di 5000 cc con motori a 6 cilindri di 3,5 e 2,8 litri.
Nel 1938 la Casa di Detroit decide di cambiare genere di carrozzerie, finora classiche, per affidarsi a delle linee più aggessive come alla cabriolet a sei cilindri presentata nel 1938 caratterizzata dalle ruote posteriori carenate e la calandra a muso di pescecane.
L'ultimo modello è la Hollywood del 1941 anno in cui la Casa cessa l'attività e gli stabilimenti vengono comprati dalla Kaiser-Frazer.

Una Graham Paige del 1929 equipaggiata con un motore da 4,7 litri

Gray

Detroit
Stati Uniti
1922 - 1926

La Gray è una piccola fabbrica che nasce nel 1922 a Detroit. La Casa resta in attività per appena quattro anni. A pesare come un macigno sull'attività dell'azienda è il confronto con la Ford che proprio in quegli anni presenta con grande successo la Model T che prende sempre più piede nel mercato americano. L'obiettivo della Gray è quello di riuscire a conquistarsi almeno una piccola fetta di mercato e lo fa ispirandosi proprio alla Model T dalla quale riprende alcune caratteristiche che riguardano motore e telaio. Il compito risulta più facile considerato che la Gray Motor Corporation è formata da alcuni ex dipendenti Ford tra cui lo stesso capo dell'azienda F.L. Klingensmith.
Le Casa di Detroit equipaggia le auto con un propulsore a quattro cilindri a valvole laterali di 2700 cc e ha sospensioni a un quarto di ellisse sulle quattro ruote. Nel 1926 le auto vengono dotate anche di freni anteriori, ma l'avventura di questo marchio finisce proprio nello stesso anno.

Gray-Dort

Chatham
Canada
1915 - 1925

La Gray-Dort nasce nel 1915 a Chatham nell'Ontario. La Casa prende il nome dalla fabbrica di slitte Gray Sons Campbell, dalla quale acquista gli impianti di produzione, e dalla Casa americana Dort. L'attività dell'azienda, infatti, si basa sul montaggio e la vendita delle vetture Dort particolarmente adatte alle condizioni d'uso canadesi grazie alla robustezza. La commercializzazione di queste vetture è talmente elevata (oltre 26.000 esemplari in dieci anni) che la Gray-Dort si ricorda come la più grande fabbrica di automobili canadese e di inizio secolo. All'inizio della produzione è la Casa americana a spedire i pezzi che poi vengono assemblati negli stabilimenti di Chatham. In seguito la stessa fabbrica inizia a produrre i pezzi e poi anche a sviluppare nuovi modelli. Tra questi c'è la sportiva Special particolarmente nota tra il 1918 e il 1922. Le auto montano sempre un quattro cilindri Lycoming di 3 litri. Nel 1925 la Gray-Dort cessa la produzione in quanto, con la morte di Josiah Dallas Dort, l'azienda americana chiude l'attività e con essa viene a mancare la fornitura di componenti.

Una Gray-Dort del 1922 con propulsore Lycoming da 19,6 Cv

Great Wall

Baoding, Cina 1976

1

2

1. La Hover, prima vettura Great Wall venduta in Europa
2. Il Great Wall Safe, uno dei Suv prodotti dalla Casa cinese

La Great Wall Industry Company viene fondata nel 1976 con lo status giuridico di cooperativa statale, la cui attività principale consiste nell'allestimento e nella modifica di mezzi a motore. Successivamente la denominazione diventa Great Wall Motor Company Limited (GWM), e l'azienda ha il proprio quartier generale a Baoding, città nella provincia cinese dello Hebei non molto distante dalla capitale Pechino, ormai diventata un vero e proprio distretto industriale dell'automobile. Qui, negli stabilimenti che si sviluppano su una superficie di 240 ettari, vengono costruiti pick up, Suv, crossover, utilitarie e persino limousine. Oltre agli insediamenti produttivi, è da segnalare la presenza di un importante centro di ricerca e sviluppo: il Great Wall Motor Technical Center. Questo polo d'eccellenza dell'azienda può vantare un team di oltre 3.000 tecnici e professionisti di varie nazionalità, che lavorano in stretta collaborazione con istituti e società internazionali di engineering in impianti e laboratori all'avanguardia, tanto da aver meritato riconoscimenti come lo State Accredited Enterprise Technical Center e il Post Doctoral Resarch Center rilasciati dalla Commissione Nazionale per lo Sviluppo. Il più grande impianto di Crash Test presente in Cina è ospitato proprio all'interno di questa struttura: lungo ben 225 metri, è in grado di svolgere test per unità singole contro ostacoli fissi ma anche prove di scontro tra due veicoli in movimento, ed è realizzato per verificare la corrispondenza a normative internazionali quali Euro-NCAP, C-NCAP e J-NCAP.

Facendo un passo indietro, è utile ricordare come a metà degli anni Novanta venga messa in atto una radicale ristrutturazione aziendale che coinvolge l'organizzazione, la logistica e la finanza: tale trasformazione comporta l'avvio della produzione industriale su larga scala e la ricerca di una dimensione che vada oltre i confini nazionali. Nel 1996 viene infatti prodotto il capostipite tra i pick up della Casa cinese, il Deer, di cui il primo lotto destinato all'esportazione viene imbarcato nelle navi da trasporto nell'ottobre dell'anno successivo. L'attenzione rimane tuttavia concentrata sul mercato domestico, dove nel 1998 la Great Wall ottiene il primo posto nella classifica delle vendite di auto. Questo dà grande impulso al settore ricerca dell'azienda, al punto che i suoi vertici decidono la costituzione nel 2000 di una costola dedicata allo sviluppo di motori a combustione interna: questa, nel 2006, presenta il primo propulsore diesel interamente progettato e sviluppato in Cina, un 2,8 litri con tecnologia common rail di iniezione elettronica diretta ad alta pressione frutto della collaborazione con Bosch. Questo viene ben presto seguito da due unità dalla cilindrata più contenuta, 1.3 e 1.5, destinate ad equipaggiare auto utilitarie. L'arrivo del primo Suv con marchio

Great Wall

Great Wall è datato 2002, mentre nel dicembre dell'anno successivo l'azienda cinese viene quotata alla Borsa di Hong Kong. Il 2005 è un altro anno significativo: entra in produzione il crossover Hover, e nel 2007 viene dato avvio alla costruzione di una linea di citycar completata, con capacità produttiva di 200mila vetture all'anno. Nel 2006 esce dalle catene di montaggio anche il pick up Steed, che in patria ed in alcuni altri Paesi viene commercializzato col nome di Wingle. Sul mercato italiano, sono importati e regolarmente in commercio il Suv Hover ed il pick up Steed.
Con l'apertura dei mercati di esportazione la Great Wall pianifica l'ampliamento della capacità produttiva fino a 500mila vetture all'anno e il progressivo allargamento della gamma di prodotti.

Marco Scafati

1. La Great Wall Hover in versione limousine
2. Il pick up Steed della Great Wall, in Italia dal 2009
3. La Peri, la piccola monovolume Great Wall molto simile alla Fiat Panda

La strategia
L'importatore italiano

Le automobili Great Wall sono importate in Italia dalla società per azioni *Eurasia Motor Company*, con sede a Palazzolo sull'Oglio in provincia di Brescia (nella foto). La società viene costituita ufficialmente nel 2005, ma il progetto viene avviato già nel 2002 per l'iniziativa congiunta di alcuni imprenditori bresciani, i Gruppi Daffi e Ognissanti, impegnati dal 1994 nel settore dell'automobile con la società Isocar, che tratta marchi del calibro di Chevrolet e Daewoo. Contrariamente a quanto si può pensare non è la Casa madre cinese a cercare un importatore per lo sbocco sul mercato italiano, ma sono gli italiani di Eurasia, dopo due anni di ricerche e verifiche sulla capacità di ottemperare alle norme europee, ad individuare nella Great Wall un partner affidabile con prodotti a buon mercato ma soprattutto pensati per un'utenza europea. Per l'importazione di queste auto, la struttura si avvale di partner specializzati nei servizi di logistica e post vendita, finanziamento al consumo, fornitura di impianti Gpl (in questo caso la BRC di Cherasco) e metano. La distribuzione commerciale può invece contare su circa 80 tra concessionari e centri assistenza, uniformemente distribuiti sul territorio nazionale. In Italia, i modelli Great Wall sono il Suv Hover (dal 2006) e il pick up Steed (dal 2009) entrambi disponibili anche a doppia alimentazione, benzina-Gpl e benzina-metano.

1

www.greatwall.it
2266 Chaoyang South Avenue
Baoding, Cina

2

3

Hover

Produzione Dal 2004
Carrozzeria Suv

Modello con il quale la Great Wall esordisce nei mercati europei, la Hover è una sport utility di taglia medio-grande. È sviluppata dalla marca cinese prendendo spunto nell'impostazione da modelli orientali già di successo nel Vecchio continente come la Hyundai Santa Fe o la Nissan X-Trail. L'abitacolo, tagliato per ospitare 5 persone, ha una capacità di carico che arriva fino a 2.000 litri. Mentre nella meccanica, di derivazione Mitsubishi, a seconda delle versioni è equipaggiata con una trazione posteriore oppure integrale dotata di un comando per l'inserimento manuale delle 4 ruote motrici, nonché del riduttore per le marce. Al debutto ha un unico motore a benzina di 2,4 liti per 127 Cv. Nel 2009 questo viene incrementato nella potenza e affiancato nella gamma da una unità turbodiesel 2.8 TCI da 116 Cv.

1

FOCUS
Motore ecologico

Coadiuvato nel funzionamento da diversi dispositivi elettronici che ne ottimizzano prestazioni e consumi, il motore a benzina di 2,4 litri da 136 Cv della Hover ha un sistema di iniezione Multipoint e un dispositivo EcoDual che gli consentono di essere alimentato, a seconda della versione, anche a Gpl o metano consentendo un abbattimento dei costi di esercizio e la riduzione delle emissioni.

1. La Hover, il Suv con cui il la Great Wall esordisce nei mercati europei
2. Gli interni della Great Wall Hover: l'abitacolo può ospitare anche cinque persone

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
2.4	2004 - 2009
2.4 136 Cv	dal 2009
2.8 TCI	dal 2009

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,620
Larghezza ..... m 1,800
Altezza ..... m 1,701
POSTI 5
PORTE 5
PESO ..... 1.720 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2351 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 127 Cv
TRAZIONE ..... integrale
CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA ..... 160 km/h
PREZZO ..... Euro 18.000

Grégoire

Poissy
Francia
1903 - 1924

La Grégoire è un'antica Casa che nasce nel 1903 a Poissy, in Francia. All'inizio si occupa della costruzione di motori per poi nel 1904 affacciarsi nel mondo automobilistico. Il modello più venduto viene presentato nel 1910. Si tratta della vettura sportiva 16/24 HP di 3217 cc che è equipaggiata con un motore a quattro cilindri. L'anno dopo è la volta di un sei cilindri, il 18/24 HP di 3619 cc con disponibilità di poter scegliere tra diverse carrozzerie tra cui alcune che si distinguono per la linea aerodinamica.Poco fortunata è l'esperienza sportiva. In gara le Grégoire non offrono prestazioni di rilievo; tra queste le negative partecipazioni al Gran premio dell'Automobile Club di Francia (1906), la Coupe de l'Auto di Boulogne (1911) e la 500 Miglia di Indianapolis (1920). Durante la Prima guerra mondiale la Casa progetta una nuova auto, la 15/50 HP con un quattro cilindri che sviluppa 50 Cv. Al termine del conflitto l'azienda francese affianca alla consueta attività anche quella di fornitore di autotelai per la Bignam. Nel 1923 muore il fondatore della Grégoire e l'anno dopo la Casa chiude.

La Grégoire Type 70 del 1912

Grinnall

Heightington
Inghilterra
1990

La Grinnall Specialist Car, conosciuta semplicemente come Grinnal, è una piccola Casa inglese che nasce nel 1990. La fonda Mark Grinnall che nel 1992 progetta un'originale vettura sportiva che chiama Scorpion III. Quest'auto si distingue per il fatto che è dotata di soltanto tre ruote utilizzando la meccanica delle moto di produzione Bmw. La Casa sei anni più tardi presenta anche la spider Scorpion IV che all'apparenza è molto simile alla III, ma è più grande ed è dotata di quattro ruote; equipaggia un propulsore Ford 1.8 turbo collocato in posizione centrale trasversale che sviluppa dai 225 ai 365 Cv di potenza.
La Grinnall Specialist Car è famosa anche per la rielaborazione della Triumph TR7. Ribattezzata con il nome TR8-S sono circa 350 le Triumph TR7 trasformate in TR8-S.
www.grinnallcars.co.uk

La Scorpion IV, originale spider della Grinnall

Grout

Orange
Stati Uniti
1899 - 1912

Con il marchio Grout si ricondano una serie di piccole vetturette a vapore. L'azienda nasce a Orange nel Massachusetts nel 1899 e la produzione non raggiunge mai grandi numeri.
Nel 1901 viene presentato il modello runabout, l'anno dopo il tipo dropfront disponibile negli anni successivi anche con carrozzeria chiusa. Entrambe le auto equipaggiano un motore a due cilindri alimentato da una caldaia con bruciatore a petrolio montata posteriormente. Il motore, che sviluppa una potenza di 4 Cv, si aziona grazie a una catena singola sulle ruote posteriori. Le qualità principali delle vetture Grout sono la silenziosità e la facilità di guida. Di contro l'autonomia è limitata a circa 40 miglia.
La Casa di Orange progetta una nuova vettura nel 1904 con motore a scoppio; è l'ultimo esemplare prima della chiusura dell'azienda che avviene nel 1912 a causa di problemi economici.

La Grout del 1903, una vetturetta a vapore prodotta negli Stati Uniti

Grummer

Alsazia
Francia
1845 - 1936

La Grummer è una Casa nota soprattutto durante i primi anni Venti grazie alla produzione di lussuose carrozze. Nasce nel 1845 nell'Alsazia, ma solo a partire dal 1927 dedica la propria attività alla costruzione di automobili. Il progetto nasce dalla collaborazione con L. Wallach, funzionario della Lorraine Dietrich. Queste vetture si distinguono per la particolare cura estetica tanto da aggiudicarsi diversi concorsi di eleganza. Tra le auto più interessanti c'è la cabriolet due porte a quattro posti su telaio sportivo Lorraine Dietrich 15 Cv premiata nel 1928 in occazione di un concorso indetto da giornale parigino *l'Auto*. Nonostante la chiusura della Lorraine Dietrich, la Casa prosegue l'attività con altre interessanti vetture come la berlina aerodinamica su meccanica Delage presentata nel 1934 al salone di Parigi. La Grummer cessa l'attività poco dopo.

La lussuosa cabriolet Grummer da 15 Cv, realizzata su telaio Lorraine Dietrich

GTM

Coventry
Inghilterra
1966

Ispirandosi alla Dino Ferrari, Bernard Cox e Jack Hosker nel 1966 costruiscono insieme in un garage la Cox GTM. Nasce così a Coventry la GTM che raccoglie subito i favori del pubblico durante la presentazione al Racing Car Show e nelle gare locali dove ottiene incoraggianti risultati. La carriera della piccola azienda procede spedita fino a quando nel 1972 deve chiudere a causa dell'espropriazione del terreno da parte del comune. Nel 1976 è la KMB ad acquistare il marchio, ma la svolta dell'azienda avviene nel 1980 quando la GTM passa nelle mani di Peter Beck, Paddy Fitch e Dougal Cowper che spostano la sede a Sutton Bonnington. Da questi stabilimenti escono due nuovi modelli, la Coupé e la Rossa. Ma è nel 1998 che la Casa inglese lancia la vettura più nota, la sportiva GTM Libra presentata nel 2002 anche nella versione Spyder. L'anno dopo la GTM cambia di nuovo proprietà e viene assorbita dal RDM Group, una tra le più importanti aziende nel settore del design automobilistico.
www.gtmcars.com

La GTM Spyder presentata nel 2002

Gumpert

Altenburg
Germania
2002

Sulla scorta dell'esperienza trentennale maturata all'Audi come capo reparto corse, Ronald Gumpert fonda nel 2002 la sua personale factory, la Gumpert Sportwagenmanufaktur. Dalle officine di Altenburg in Turingia esce la Apollo, una supercar progettata personalmente dal tecnico tedesco. Si tratta di una sportivissima due posti che rappresenta una riuscita sintesi di una vettura da strada e una track car.
Caratterizzata da un vistoso look corsaiolo, l'Apollo è dotata di telaio e carrozzeria in fibra di carbonio. La vettura è equipaggiata con un potente 8 cilindri che sviluppa 650 Cv di potenza. Il telaio sul quale il propulsore è montato è leggero, per cui il peso totale dell'auto s'aggira intorno alla tonnellata, il che permette di avere delle prestazioni eccezionali: raggiunge i cento chilometri orari in appena tre secondi e da zero a duecento chilometri orari in 8,9 secondi. Il cambio è di tipo sequenziale a sei velocità con differenziale Torsen.
www.gumpert.de

Due versioni della Apollo, la supercar realizzata dalla Gumpert

Guyot Speciale

Clichy
Francia
1924 - 1931

Il famoso pilota francese Albert Guyot decide di avviare una propria produzione di vetture con il marchio Guyot Speciale. La nuova azienda nasce a Clichy nel 1924 e si sviluppa nel 1926 quando Albert abbandona le piste. Al debutto il costruttore francese s'ispira all'americana Miller nella costruzione di una vettura monoposto da competizione equipaggiata con un motore a sei cilindri in linea di 1,5 litri con distribuzione a fodero tipo Burt McCollum, compressore Cozette e cambio a quattro rapporti. Abbandonato questo ramo le nuove Guyot Speciale sono delle gran turismo dotate di un propulsore a sei cilindri di 3500 cc a valvole laterali. Questo modello viene presentato anche nella versione berlina e coupé senza, però, raggiungere grandi numeri di produzione. Nel 1929 va in commercio un nuovo modello. Si tratta di una grande berlina che la Casa francese chiama Super Huit, monta un potente propulsore a 8 cilindri in linea Continental di 5200 cc. L'attività della Guyot Speciale cessa nel 1931.

Albert Guyot al volante di una sua vettura

G.W.K.

Datchet
Inghilterra
1911 - 1932

La G.W.K. è una piccola Casa inglese che prende il nome dalle iniziali dei suoi fondatori: Grice, Wood e Keiller. La società nasce a Datchet nel 1911 e dedica la propria produzione a vetture leggere. Queste auto hanno una certa popolarità grazie alla positiva partecipazione ad alcune competizione ma anche al costo contenuto, inferiore di circa 30 sterline rispetto alle altre vetture della stessa categoria. Al debutto la Casa equipaggia le automobili con un propulsore Coventry Simplex a due cilindri di 1069 cc, posto in posizione centrale dietro il sedile anteriore. Nei primi anni Venti la società cambia profondamente in quanto tutti e tre i soci la lasciano, in modo particolare Grice fonda la Rotary Units proprio in concorrenza con la G.W.K. L'azienda di Datchet, che nel frattempo trasferisce i propri stabilimenti a Maidenhead, prosegue la propria attività, ma dal 1925 si riduce all'assemblaggio della belga Imperia 6 Cv. L'ultimo tentativo di rilancio della Casa è con una vettura che monta un motore Coventry Simplex (1930), ma anche questo tentativo fallisce; chiude 2 anni dopo.

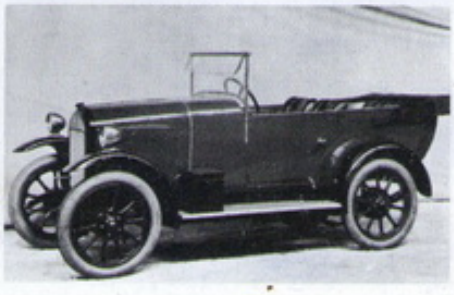
Una G.W.K. del 1913 sul circuito di Zandwoort durante una gara per auto d'epoca

Gwynne

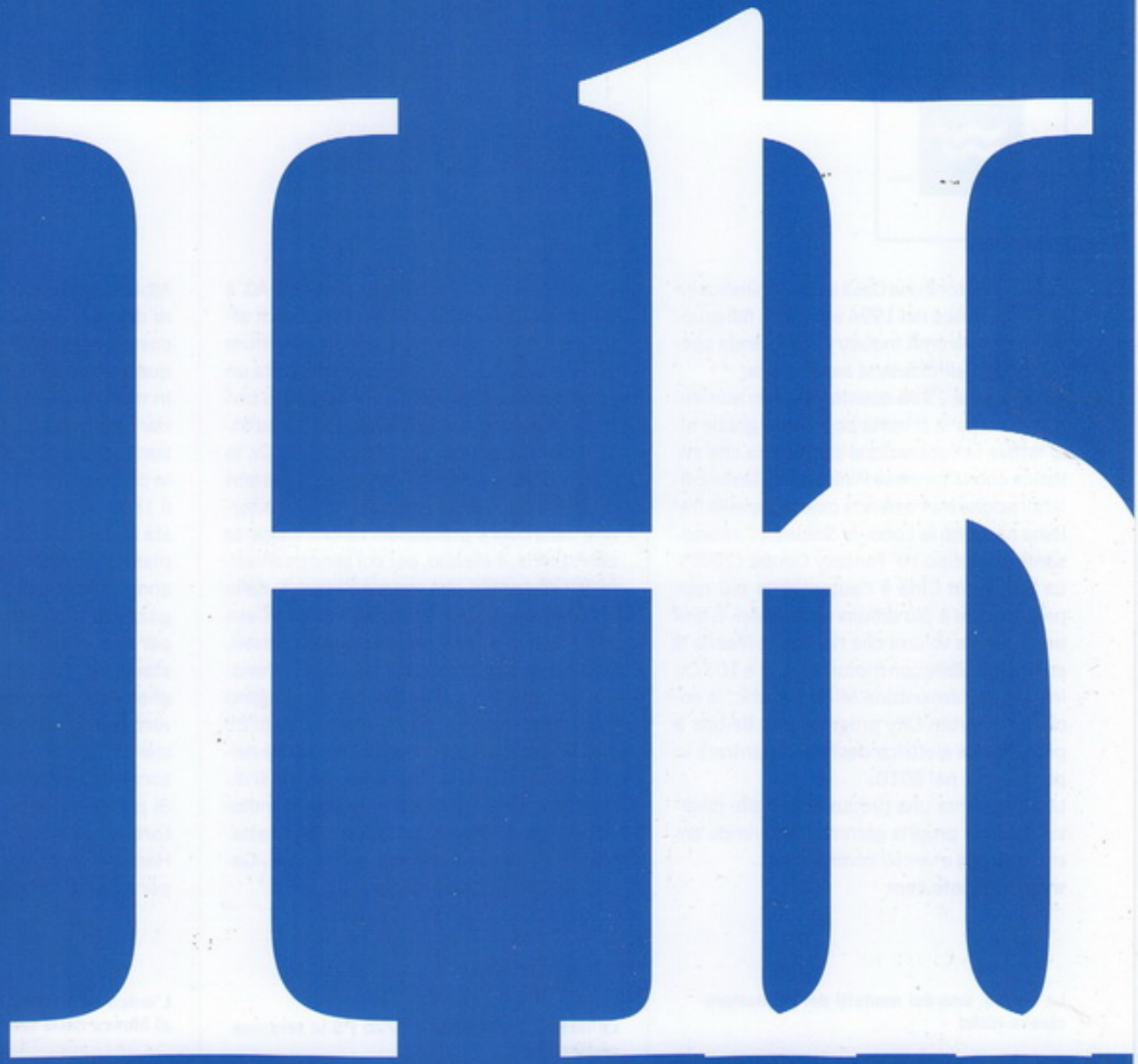
Londra
Inghilterra
1920 - 1929

Specializzata nella costruzione di pompe centrifughe, la Gwynne entra nel mondo dell'automobile nel 1920. La Casa di Londra esordisce con la costruzione su licenza della vettura leggera Albert, equipaggiata con un motore a quattro cilindri di 1,5 litri a valvole in testa. Il debutto non è dei migliori, ma gli affari vanno decisamente meglio con il modello successivo. Nel 1922 esce infatti la Eight: è un'auto è a tre posti che monta un quattro cilindri di 950 cc a valvole in testa che sviluppa una potenza di circa 24 Cv, in grado di raggiungere ben 100 chilomentri orari, una velocità elevata rispetto alle altre vetture contemporanee con le stesse caratteristiche. Nel 1925 e nel 1926 l'auto viene migliorata: è disponibile anche nella versione sportiva, è dotata di avviamento elettrico e freni su tutte le ruote. L'anno dopo viene presentata una nuova vettura, la Ten che non è altro che una Eight con un motore più potente di 1247 cc. A partire dal 1929 non si ha più traccia delle Gwynne; l'ultima apparizione in gara è dell'anno prima in occasione del Tourist Trophy.

Una Gwynne due porte: il marchio inglese resta in attività tra il 1920 e il 1929



Hafei - Hyundai



Hafei H.A.G. Hammel Hammonia Hampton Hanomag Hansa Hansa-Lloyd Hartnett Hatfield Hauser Hawk Cars Haynes H.C.S. H.E. Healey Heim Heine Velox Helbé Helvetia Hermes Heron Hillman Hindustan Hino Hispano Suiza Hoffman Holden Holmes Holsman Honda Hongqi Horbick Horch Horstman Hotchkiss H.R.G. Hudson Humber Hummer Hupmobile Hurtu Hyundai

Hafei

Harbin City
Cina
1994

La Hafei Motor è una Casa automobilistica cinese che nasce nel 1994 e fa parte del gruppo Harbin Aircraft Industry, un'azienda specializzata nell'industria aeronautica.
A partire dal 1996 questo marchio aumenta in Europa la propria popolarità grazie alla fattiva collaborazione sia tecnica che stilistica con la torinese Pininfarina. Dalla collaborazione tra l'azienda cinese e quella italiana nascono la Lobo, la Saibao e l'interessante prototipo HF Fantasy Coupé (2002). La Saibao in Cina è l'automobile più rappresentativa e più diffusa della Hafei. È una berlina a tre volumi che ricorda la Mazda 6 ed è disponibile con motori da 101 e 103 Cv. Insieme all'americana Miles Electric, la società di Harbin City progetta una Saibao a propulsione elettrica destinata a entrare in produzione nel 2010.
La Hafei vanta una produzione molto diversificata e la propria gamma comprende anche minibus e veicoli commerciali.
www.hafeiauto.com

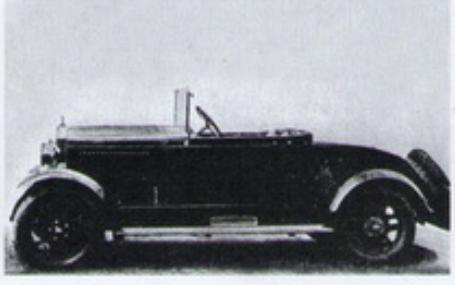
La Simbo, uno dei modelli del produttore cinese Hafei

H.A.G.

Darmstadt
Germania
1922 - 1929

La Hessische Automobilgesellschaft AG è una Casa tedesca con sede a Darmstadt attiva nella produzione di una serie di vetture con il marchio H.A.G. L'azienda progetta un solo modello, la 5/25 PS, equipaggiato con un propulsore a quattro cilindri in linea ad asse a camme in testa di 1305 cc di 28 Cv, in grado di raggiungere i novanta chilometri orari. Il prezzo delle vettura, che oltre a fornire delle buone prestazioni ha una elegante carrozzeria, è elevato, per cui sono pochissimi gli esemplari che vengono venduti dalla H.A.G. Per questo motivo nel 1925 la Casa entra in crisi e viene assimilata dalla Gastel, azienda specializzata in materiale ferroviario. Da questo momento le vetture vengono marchiate con il logo H.A.G.-Gastel. La 5/25 PS viene presentata con successo anche nella versione da corsa. La nuova vettura si distingue per l'aumento di potenza del motore portato a 1500 cc con prestazioni nettamente superiori. L'attività della H.A.G.-Gastel si interrompe nel 1929.

Le linee eleganti di una 5/25 PS in versione convertibile

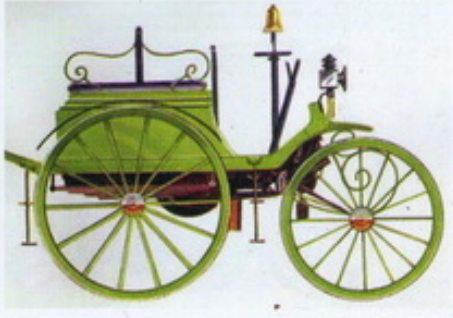


Hammel

Copenaghen
Danimarca
1886 - 1890

Albert Hammel è un costruttore e inventore danese. Ispirandosi alla Daimler, Albert costrisce a Copenaghen una vettura alla quale viene dato il suo cognome.
In merito alla precisa data di nascita della Hammel ci sono diverse ipotesi: c'è chi ritiene che è nata nel 1886, e quindi è una delle prime vetture al mondo e chi, invece, tra il 1887 e il 1890. Bizzarra la storia di questa automobile, costruita in un unico esemplare e rimasta abbandonata per parecchi anni durante i quali resta nascosta in un magazzino. Il ritrovamento è avvenuto quasi per caso nel 1950 e viene affidata per il restauro al Museo della tecnica di Copenaghen nel quale è ancora esposta. Sono davvero scarse le notizie che riguardano l'auto che utilizza un propulsore bicilindrico orizzontale di 2,7 litri collocato posteriormente. Si pensa che Albert Hammel sia il costruttore di un'altra vettura precedente alla Hammel dotata però di un proprio motore per il quale ottiene un brevetto nel 1887.

L'unico esemplare della Hammel, esposto al Museo della tecnica di Copenaghen



Hammonia

Germania
1897 - 1902

La Hammonia è un'antica e piccola Casa che nasce pochi anni prima dell'inizio del Novecento. Si hanno scarse notizie delle vetture con questo marchio, anche perché è brevissima l'attività della società tedesca. Già a partire dal 1902 non si ha più traccia della Hammonia. La produzione di queste vetturette rimane estremamente limitata in quanto la Casa si limita alla costruzione artigianale di una piccola serie di tricicli motorizzati.Il 1901 è l'anno più attivo della società che sostituisce i motori dei vecchi modelli e amplia il proprio catalogo con dei nuovi esemplari.
Le vetture vengono, infatti, equipaggiate con dei propulsori monocilindrici raffreddati ad aria montati posteriormente.
Gli ultimi modelli conosciuti sono un'imitazione delle De Dion Bouton. Dalla Casa francese la Hammonia riprende i modelli dotati di carrozzeria con sedili vis-à-vis.

Hampton

Hampton
Inghilterra
1911 - 1933

La Hampton prende il nome dalla località in cui nasce nella regione del Warwickshire in Inghilterra. Viene fondata nel 1911 e nei primi anni si dedica alla vendita e all'assemblaggio di vetture per lo più francesi. Solo a partire dal 1914 la Casa inglese, che nel frattempo si trasferisce a Birmingham, inizia la progettazione di vetture proprie. L'azienda esordisce positivamente con la 12/16 HP che monta un quattro cilindri di 1726 cc di cilindrata. Dopo la Prima guerra mondiale la Hampton, che sposta gli stabilimenti a Stroud, si affida in un primo momento ai motori Dorman e poi ai Meadows che permettono alle nuove vetture di avere delle buone prestazioni tanto da ben figurare anche in occasione di alcune competizioni, in modo particolare nelle gare di trial. Tra queste vetture si distingue la 9/21 HP del 1923 equipaggiata con un 1247 cc. Iniziano, però, i primi problemi economici e nel 1933 la Hampton chiude definitivamente i battenti.
A dare una mano alla Hampton è la consociata Safety Suspension Co. Ldt, specializzata nella costruzione di un sistema di sospensioni posteriori registrabili durante la marcia. Nel 1925 vengono lanciate nuove vetture: la 14 HP e la 12 HP. Tre anni più tardi è la volta di un modello innovativo, il 14/45 HP dotato di un propulsore (con tutta probabilità un Erskine) a sei cilindri a valvole laterali di 1683 cc di cilindrata. Per riuscire a superare il periodo negativo la Safety Suspension decide di chiedere aiuto alla Casa tedesca Rohr che le cede la licenza di alcune automobili con potenti motori a otto cilindri in linea. Anche questo tentativo va a vuoto.

Un'elegante Hampton del 1927 con motore Meadows

Hanomag

Hannover
Germania
1924 - 1951

Con il marchio Hanomag la fabbrica di locomotive a vapore Hannoversche Maschinenbau AG decide di entrare nel mondo automobilistico. La Casa di Hannover è nota perché è la prima al mondo ad aver equipaggiato sperimentalmente una vettura da turismo con un motore diesel. Nel 1937, infatti, lancia il modello Rekord con un propulsore a quattro cilindri a nafta di 1910 cc che sviluppa una potenza di 35 Cv. Con la velocità di 153 chilomentri orari questa vettura stabilisce anche il record mondiale di velocità per una vettura dotata di motore diesel (1937). Al debutto la Hanomag presenta la Kommissbrot, pagnotta del soldato, proprio per evidenziare le ridotte dimensioni della vettura che ha un motore da 10 Cv. L'ultimo esemplare è una berlina aerodinamica che raggiunge i 115 chilomentri orari. Con lo stesso marchio, l'azienda produce, sin dal 1905, anche autocarri e questa attività sostituisce progressivamente la produzione di auto dalla Seconda guerra mondiale. Nel 1951 al salone di Francoforte è esposta una Hanomag che rimane, però, un prototipo.

Una berlina Hanomag con tettuccio apribile

Hansa

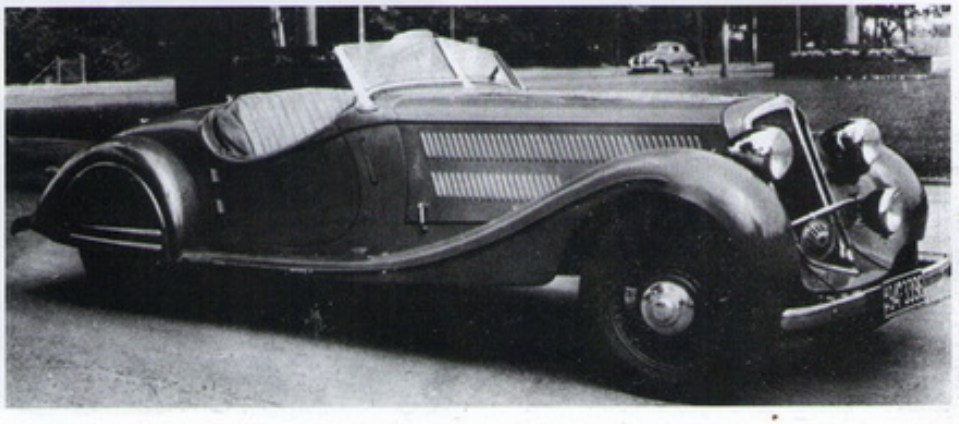
Varel
Germania
1905 - 1960

La storia di questo importante marchio tedesco è abbastanza complessa. Nel 1905 Robert Allmers e August Sportkhorst fondano a Varel la Hansa Automobil Gesellschaft; nel giro di pochi anni la Casa si costruisce una certa reputazione nell'ambiente e raccoglie anche il favore del pubblico.
Nove anni più tardi la Hansa si fonde con l'azienda di Brema Norddeutsche Automobil und Motoren AG, che produce vetture con il marchio Lloyd. Da questo momento le vetture portano il logo di Hansa-Lloyd.
Nel 1929 la società cambia ancora ragione sociale: Carl F. W. Borgward proprietario della Goliath Werke Borgward & Tecklenborg, azienda specializzata nell'ideazione di vetturette a tre ruote, decide di aquistare la maggioranza delle azioni dell'Hansa-Lloyd che a partire dal 1932 cambia sede (si trasferisce a Brema) e nome. Nasce così l'Hansa-Lloyd & Goliath Werke che produce non solo vetture ma soprattutto autocarri e camioncini a tre ruote. Per semplicità le automobili dopo la Seconda guerra mondiale vengono chiamate semplicemente Hansa.

1

Al debutto (1906) la Casa di Varel lancia la HAG (da Hansa Automobil Gesellschaft) con un motore De Dion Bouton monocilindrico con trasmissione cardanica che sviluppa 9 Cv di potenza. Il successo arriva con la gestione Borgward quando nel 1934 vengono presentate la 1100 e la 1700. La prima monta un propulsore a quattro cilindri da 28 Cv, mentre la seconda è più potente ed è dotata di un motore a sei cilindri da 40 Cv. La Seconda guerra mondiale distrugge gli stabilimenti, ma Borgward non demorde e dopo che ricostruisce la fabbrica presenta la 1500 (1949). L'ultimo modello Hansa viene presentato nel 1958. All'inizio si chiama solo 1100, per poi l'anno seguente assumere la denominazione Hansa 1100. La vettura ha un motore da 1093 cc di 55 Cv a quattro cilindri contrapposti, valvole in testa e trazione anteriore. Nel 1960 il gruppo attraversa una difficile crisi economica che non riesce a superare e lo stesso anno chiude.

1. Una Borgward Hansa 1800 del 1952
2. La Hansa 1700 sport del 1936, con carrozzeria aperta. Monta un propulsore a sei cilindri di 1640 cc



2

Hansa-Lloyd

Brema
Germania
1914 - 1930

La Hansa-Lloyd è un marchio tedesco che nasce nel 1914 dalla fusione di due aziende: l'Hansa e la Norddeutsche Automobil und Motoren AG di Brema. Con questo marchio vanno in commercio soprattutto piccoli veicoli commerciali. Si ricordano, però, anche alcune interessanti vetture prodotte durante tutto l'arco degli anni Venti. Poi a partire dal 1930 l'azienda torna a produrre soltanto autocarri.
L'esordio dell'Hansa-Lloyd nel mondo automobilistico avviene intorno ai primi anni del 1920 con l'elegante e lussuosa 18/65 PS che equipaggia un motore a quattro cilindri di 4500 cc. Il successo non è quello sperato, ma nel 1923 la Casa tedesca punta ancora su auto di prestigio: al salone di Berlino c'è in esposizione un prototipo, rimasto tale, dotato di un potente propulsore a otto cilindri. Due anni più tardi l'Hansa-Lloyd ci riprova e presenta un'altra otto cilidri.Si chiama Trumpf As e il nome (Asso Vincente) riassume le qualità e le ambizioni dell'auto che all'epoca è una tra le più costose in Germania.

La Hansa-Lloyd del 1929 denominata Asso Vincente: monta un propulsore a 8 cilindri di 5800 cc

Hartnett

Melbourne
Australia
1951 - 1957

A Melbourne, in Australia, J.A. Hartnett nel 1951 apre una piccola Casa automobilistica alla quale dà il suo stesso cognome.
Questa azienda dedica la propria attività esclusivamente alla produzione su licenza delle vetture della Grégoire. Il tecnico già alla fine degli anni Quaranta, dopo una carriera come progettista presso la Holden, tenta senza successo di impostare una attività autonoma attraverso accordi con altri costruttori europei, compresi Fiat e Renault. La collaborazione con Grégoire sembra invece essere più promettente e dagli stabilimenti di Melbourne escono principalmente delle vetture a trazione anteriore equipaggiate con un motore biclindrico orizzontale raffreddato ad aria di 594 cc vendute a 549 dollari.
L'attività non è redditizia e J.A. Hartnett attraversa diversi momenti finanziari negativi, fino a quando nel 1957 è costretto a chiudere la società.
Nei sette anni di lavoro l'azienda australiana produce appena 120 utilitarie e qualche vettura con carrozzeria giardinetta.

La Hartnett del 1949 spinta da un motore bicilindrico di 594 cc

Hatfield

Sydney
Stati Uniti
1917 - 1925

Cortland Car & Carrige è un piccola azienda statunitense che produce auto con il marchio Hatfield. L'azienda ha sede a Sydney (nello stato di New York) e nonostante rimane in vita per soli otto anni conquista una certa fama poiché è la prima Casa degli Stati Uniti a costruire una vettura con una tipologia di carrozzeria che in seguito viene chiamata giardinetta. Le Hatfield più diffuse hanno, però, carrozzeria aperta a due posti che non raggiungono mai grandi numeri di produzione.
Queste automobili vengono equipaggiate con due diversi motori; la Cortland Car & Carrige si affida al quattro cilindri G.B.S. e al sei cilindri Herschell-Spillman.
Con lo stesso nome si ricorda anche una più antica Casa dell'Ohio (1906-1908). La Hatfield Motor Vehicle progetta una vettura che chiama Buggyabout dotata di carrozzeria a due posti e monta un motore a due cilindri.

Una Hatfield del 1917. La piccola Casa americana utilizza motori di altre aziende

Hauser

Eichenau
Germania
1998

La Hauser è un piccola Casa che nasce nel 1998 a Eichenau nella Baviera.
L'azienda tedesca dedica la propria produzione a una sola vettura che chiama H1. Come gran parte dei piccoli costruttori, anche la Hauser progetta questa vettura ispirandosi alla famosa Lotus Seven e alla miriade di altre repliche più o meno essenziali.
La H1 è una roadster a due posti con carrozzeria in plastica e telaio tubolare. È disponibile in cinque diverse versioni che montano tutti motori di derivazione Bmw che vanno dai 2,8 ai 3,2 litri.
L'esemplare più potente adotta lo stesso motore della Bmw 330i ma con un cambio a cinque marce. Le sospensioni sono di tipo regolabile come nelle vetture da competizione e il peso compressivo è inferiore ai 1.000 chilogrammi; la velocità massima è limitata elettronicamente a 230 chilometri orari e le versioni più potenti hanno doti di accelerazione che permettono di raggiungere i 100 chilometri orari in poco più di 5 secondi.

La H1, la roadster due posti della Hauser, si ispira alla Lotus Seven

Hawk Cars

Oakdene
Inghilterra
1978

Gerry Hawkridge è un piccolo costruttore inglese che fonda nel 1978 la Hawk Cars Limited. Questa Casa è specializzata sia nelle repliche di celebri vetture degli anni Sessanta e Settanta che nella rielaborazione delle MG d'epoca. L'azienda di Oakdene, nell'East Sussex, come gran parte delle altre Case inglesi appartiene alla grande famiglia dei produttori di vetture in kit.
Nel catalogo della Hawk Cars figurano la 289, 39PH, LeMans, Fia e 427 (quest'ultima in collaborazione con la Kirkham) che sono repliche dell'AC Cobra e la serie HF che, invece, s'ispira all'italiana Lancia Stratos.
La HF oltre che in scatola è disponibile anche montata e può essere equipaggiata con diversi propulsori (montati posteriormente): un 2 litri a 8V o 16 V, un 2.5 V6 o 3.0 V6 Alfa Romeo, un 3.0 Ferrari e un 2.4 V6 Ferrari.
Anche la serie 289, invece, può essere personalizzata con a scelta un Rover V8, un Ford Small Block da 4,7 litri con potenza da 200 e 300 Cv. Sospensioni e freni sono ripresi dalla meccanica della MG "B".
www.hawkcars.co.uk

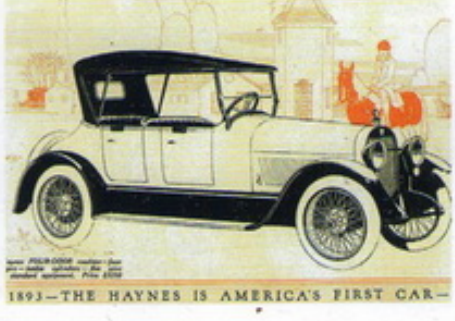
La Hawk 289 Fia, veloce spider biposto del marchio inglese specializzato in repliche

Haynes

Kokomo
Stati Uniti
1902 - 1925

Elwood Haynes è un'imporante figura e si può considerare uno tra i più importanti pionieri dell'automobilismo americano. Porta la sua firma la progettazione della prima vettura costruita negli Stati Uniti. Viene provata la prima volta il 4 luglio del 1894, ha quattro ruote ed è mossa da un motore a benzina. Nel 1898 entra in società con i fratelli Apperson e fondano la Haynes-Apperson. Dopo la produzione di alcune interessati vetturette, nel 1901 gli Apperson decidono di abbandonare la società. A quel punto Elwood continua da solo e nel 1902 dà vita alla Haynes.Le nuove vetture si distinguono per il costo elevato, la particolare affidabilità e l'eleganza della carrozzeria. Il successo arriva quando Elwood si affida ai propulsori a quattro cilindri e nel 1914 a motori a sei cilindri. Due anni più tardi la gamma viene arricchita con un potente dodici cilindri a V di 5839 cc, ma le vendite sono scarse a causa dell'elevato prezzo.
La vettura con marchio Haynes più famosa è la Special Speedster, una roadster lanciata nel 1921. L'azienda chiude nel 1925.

La Haynes roadster quattro porte del 1919. È equipaggiata con un motore a 12 cilindri



H.C.S.

Indianapolis
Stati Uniti
1919 - 1926

La H.C.S. è una Casa che nasce a Indianapolis nel 1919. La fonda Harry Clayton Stutz sulla scorta dell'esperienza maturata alla Stutz Motor Car Company. L'industriale decide di lasciare questa società per fondare un'azienda tutta sua. Stutz vuole intraprendere questa avventura da solo, conscio di poter contare sulla fama che all'epoca si è creato nell'ambiente automobilistico. Proprio per questo motivo le automobili H.C.S. nei primi anni di produzione godono di una certa notorietà. Con il passare del tempo le vendite calano e ciò costringe Harry Clayton Stutz a chiudere la Casa nel 1926.

Le prime vetture entrano nel mercato nel 1920. Si tratta di auto dalla impostazione prettamente sportiva che montano propulsori Weidely a quattro cilindri di circa quattro litri. Successivamente le H.C.S. adottano propulsore a sei cilindri in linea Midwest di 5 litri.

Nel 1923 la Casa americana partecipa anche alla 500 Miglia di Indianapolis. La vettura è una Miller a 8 cilindri con marchio H.C.S..

La H.C.S. del 1923. Nello stesso anno la Casa statunitense debutta nella 500 Miglia di Indianapolis

H.E.

Reading
Inghilterra
1919 - 1931

1

Herbert Merton è il finanziatore della Herbert Engineering, meglio conosciuta con la sigla H.E. Questa Casa ha sede a Reading in Inghilterra e nasce nel 1919. All'esordio presenta un'interessante torpedo quattro cilindri di 1795 cc di cilindrata e, riprendendo la ben più famosa Bugatti, presenta un radiatore a forma di ferro di cavallo.

Due anni più tardi viene presentata la 14/40 HP, una vettura dai tratti decisamente sportivi con carrozzeria in alluminio. La 14/40 HP raggiunge circa i 155 chilometri orari e si distingue per l'accensione a doppia bobina. Nello stesso anno viene realizzata anche nella versione gran turismo (14/20 HP) con carrozzeria landaulette. La vettura ha vita breve considerato il fatto che quando esce la Casa inglese attraversa un negativo momento che la costringe al fallimento nel 1924.

Herbert Merton non si dà per vinto, si rimbocca le maniche e due anni più tardi riprende l'attività. La prima H.E. del nuovo corso è una sei cilindri di 2,3 litri chiamata 16/65 HP che nel 1928 partecipa senz ottenere risultati brillanti alla 6 Ore Essex MC di Brooklands.

La Herbert Engineering tenta di rilanciarsi con due nuove vetture. Prima con un'altra sportiva che raggiunge circa i 130 chilometri orari, dotata di tre carburatori e cambio a rapporti ravvicinati; poi sviluppa la 12/35 HP, una sei cilindri di 1419 cc e un solo carburatore. Anche questi tentativi vanno a vuoto: la 12/35 è un vero e proprio fallimento considerato che sono appena dodici gli esemplari che la H.E. riesce a vendere.

L'ennessimo insuccesso dà il colpo di grazia all'azienda che già non attraversa una felice condizione economica. Gli stabilimenti di Reading chiudono definitivamente nel 1931.

1. Una H.E. durante una gara in salita a Shelsey Walsh, nel Regno Unito, nel 1922
2. La H.E. del 1927 con motore 6 cilindri in grado di sviluppare una potenza di 65 Cv

2

Healey

Warwick, Inghilterra 1946 - 1976

Donald Mitchel Healey, già progettista alla Riley e alla Triumph, dopo un passaggio alla Humber fonda alla fine della Seconda guerra mondiale nel 1946 a Warwick, nei pressi di Coventry, l'azienda che porta il suo nome. L'intenzione è di dedicarsi in particolare alla produzione di modelli sportivi mettendo a frutto anche una buona esperienza agonistica.
La prima vettura, curata assieme al tecnico Achille Sampietro, è proposta nelle varianti chiusa a quattro porte e cabriolet, equipaggiate con un quattro cilindri 2.400 di provenienza Riley modificato. La berlina, soprattutto, si mette subito in evidenza per le prestazioni elevate, conquistando il primato di categoria a quasi 180 chilometri orari di velocità massima, valore decisamente fuori del comune per l'epoca. Le Healey si accreditano dunque come auto dal forte temperamento e si comportano bene anche nelle competizioni. Dopo la Sportmobile del 1948, è la Silverstone, lanciata nel 1949, a consolidare la fama del marchio: una roadster leggera e dalla carrozzeria grintosa che conferma le prerogative tecniche cui la Healey è legata. Prodotta in un centinaio di esemplari si distingue per l'eleganza sportiva e per le notevoli qualità di comportamento nella guida veloce. Nel 1950, Donald Healey punta al salto di qualità grazie a un accordo con la statunitense Nash, lancia al salone di Londra una scoperta a tre posti anteriori equipaggiata con un sei cilindri di 3800 cc della Casa americana e che viene poi sostanzialmente modificata l'anno successivo. L'intervento sulla carrozzeria è affidato alla Pininfarina, mentre il motore sale di cilindrata per prestazioni superiori. Curata negli allestimenti con attenzione anche al comfort e alle dotazioni, la Nash Healey non ha però molta fortuna sul mercato oltreoceano al quale soprattutto è destinata e la factory britannica non riesce a decollare dallo stato pressoché artigianale.
La svolta c'è un paio di anni più tardi, quando George Harriman, amministratore delegato dell'Austin, si interessa alla nuova spider 100 che Healey presenta al salone di Londra, dotata del quattro cilindri 2.700 proprio della Austin A 90 Atlantic. Ne nasce un accordo che porta alla creazione del marchio Austin Healey nell'ambito della British Motor Corporation e alla produzione delle vetture negli stabilimenti di Longbridge del gruppo. Seguono varie generazioni di belle auto scoperte a quattro e sei cilindri, compresa la piccola Sprite, in listino fino al 1970.
Il nome del costruttore britannico riappare comunque nel 1972, affiancato a quello di un'al-

LA TECNOLOGIA
Jensen Healey

L'uscita di produzione, all'inizio degli anni Settanta, delle ultime Austin Healey crea difficoltà a molti concessionari, in particolare negli Stati Uniti, dove si deve soddisfare l'ampia domanda degli appassionati. Su sollecitazione dell'importatore americano della marca Kjell Qvale, dunque, Donald Healey trova l'accordo con la Jensen, della quale Qvale diventa azionista, per la produzione di una nuova sportiva. Nasce così, nel 1972, la *Jensen Healey* (nella foto), una scoperta a 2 posti dalle dimensioni compatte, lunga intorno ai 4 metri, con carrozzeria dai toni classici disegnata dallo stesso Healey. L'aspetto è gradevole e le finiture discrete, considerando anche il prezzo non eccessivo di 1.600 sterline. La meccanica, secondo la tradizione delle piccole aziende artigianali inglesi, è un cocktail di componenti della più varia provenienza: sospensioni posteriori a ponte rigido della Vauxhall Firenza, impianto frenante della Morris Marina, cambio di origini Chrysler. Pezzo forte è il motore, un moderno 4 cilindri 2 litri Lotus, bialbero a 16 valvole e doppio carburatore da 144 Cv, che consente alla vettura di sfiorare i 200 km/h con accelerazione da 0 a 100 chilometri orari in poco più di 8 secondi. La spider ha successo; esce di scena nel 1976 con la crisi della Jensen, acquistata dalla Qvale.

1

2

3

4

tra factory britannica specializzata anch'essa in modelli sportivi di costruzione artigianale, la Jensen, che propone un modello, ancora una volta dalla doppia paternità, equipaggiato con un motore di derivazione Lotus.

Massimo Tiberi

1. La Nash-Healey, vettura che sancisce l'accordo del 1950 tra inglesi e statunitensi
2. La roadster del 1946, equipaggiata con un propulsore Riley a 4 cilindri da 2,4 litri
3. La Healey Climax che, nel 1968, partecipa alla 24 Ore di Le Mans
4. La Healey Silverstone biposto in gara a Prescott nel 1961
5. Donald Healey con il figlio Geoffrey

5

LA CURIOSITÀ

Il progetto che nasce sul Queen Elisabeth

Da un incontro tra Donald Healey e George Mason, presidente dell'americana Nash, che avviene sul piroscafo Queen Elisabeth durante una traversata atlantica, nasce l'idea di dare vita ad una vettura sportiva che può affermarsi anche negli Stati Uniti stili di guida più simili a quelli europei. Nella partita viene coinvolto anche Pinin Farina, che riesce ad interpretare in modo come sempre originale i gusti estetici del pubblico statunitense e le esigenze tecniche e funzionali dei modelli ad alte prestazioni del Vecchio continente. Inizialmente la vettura, una roadster a 3 posti (divanetto unico invece dei sedili separati), adotta un motore 3,8 litri da 125 Cv e la carrozzeria è in alluminio con vetri in plexiglass. Se ne costruiscono appena un centinaio di esemplari, ma nel 1952 appare il nuovo modello, questa volta completamente disegnato dallo stilista italiano e dai tratti eleganti e anticonformisti. Con un più prestante 6 cilindri 4,1 litri da 140 Cv, la vettura non sfigura neppure rispetto alle rivali europee e le finiture sono decisamente di pregio per una americana. Il prezzo elevato e il mercato statunitense non ancora maturo per questo tipo di vetture (Chevrolet Corvette e Ford Mustang devono ancora arrivare) non permettono di raggiungere il successo sperato. Nel 1954 si chiude l'esperimento Nash Healey, dopo appena 500 unità costruite (*nella foto la Nash Healey*).

Elliott

Produzione 1946 - 1950
Carrozzeria Coupé - Roadster

La Elliott compare sul mercato inglese dopo la Seconda guerra mondiale. A proporre tale prodotto è la Healey, marca creata da un giovane tecnico inglese, di nome Donald Haley. Il telaio di questa vettura ha una struttura in acciaio rudimentale ma efficace. Il motore è un robusto Riley da 2,5 litri capace di una potenza superiore ai 100 Cv. La velocità che la Elliott può raggiungere si avvicina ai 170 chilometri orari. Si tratta di un valore molto alto per una quattro cilindri, ma le forme aerodinamiche aiutano al raggiungimento della prestazione. Esiste anche una versione scoperta della Elliott. Si tratta della Westland Roadster che deve il suo nome al carrozziere che la costruisce. La produzione di questa vettura è limitata. Solo 101 sono stati gli esemplari finiti e consegnati, di questi, solo 25 sembra siano ancora circolanti.

1

2

3

4

1. La Healey Elliott in una competizione per auto d'epoca
2. Il profilo della Healey Elliott
3. Il retro della Healey Elliott mette in mostra le forme decisamente aerodinamiche
4. Il propulsore della Healey Elliott da 2443 cc, in grado di erogare una potenza di 104 Cv e raggiungere i 164 orari
5. Un particolare della Healey Elliott: la chiusura del cofano è assicurata da una robusta stringa di cuoio

5

FOCUS
Il motore copiato

Donald Healey, il padre della Elliott, lavora nella sua giovinezza anche alla Triumph prima della Seconda guerra mondiale. Il suo nome è legato anche alla Dolomite, (nella foto) una vettura che ha un motore otto cilindri uguale a quello della Alfa Romeo 8C 2300 progettata da Jano. A risarcimento del plagio, la Triumph è costretta a fornire allo stato italiano che controlla Alfa, 500 moto per la polizia.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,267
Larghezza ..... m 1,665
Altezza ..... m 1,473

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 1.143 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2443 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 104 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 164 km/h

PREZZO ..... nd

Nash Healey

Produzione 1951 - 1954
Carrozzeria Cabriolet

La cabriolet Nash, nasce dall'incontro tra Donald Healey e George Mason, fondatore della Nash Kelvinator. L'alleanza del 1950, produce i suoi frutti con l'arrivo della Nash Healey, presentata ai salon dell'auto di Londra e Chicago. Si tratta di una cabriolet sportiva che adotta per la prima volta il piantone di sterzo regolabile in altezza, ed è spinta da un 3.0 6 cilindri. Nel 1952 ne arriva una versione più potente, che monta un 6 cilindri 4.2 da 140 Cv e dotata di tetto in pelle richiudibile. Il cambio è inoltre a tre marce, mentre le sospensioni sono indipendenti all'avantreno e ad assale rigido al posteriore. La carrozzeria si deve al lavoro di Pininfarina, ma solo 62 Nash Healey vengono ultimate dall'atelier italiano. Nonostante questo, la cabriolet anglo statunitense, vince premi di eleganza e viene esposta in numerosi saloni dell'auto.

1

FOCUS
La Nash alle corse

Nel 1950, prima della sua commercializzazione, una Nash Healey partecipa alla Mille Miglia, dove termina al nono posto assoluto. Sempre nel 1950 un equipaggio viene iscritto alla 24 ore di Le Mans e termina al quarto posto. Nel 1951 una nuova partenza alla Le Mans vale un terzo posto di classe e un sesto posto assoluto, stessa cosa nel 1952 con il secondo posto di classe.

1. L'elegante cabriolet a due posti Nash Healey, la vettura che sancisce l'accordo tra la Casa statunitense e quella inglese
2. La Nash Healey nel 1952 affida il restyling della carrozzeria a Pininfarina. L'auto monta un propulsore da 4140 cc in grado di erogare 140 Cv di potenza

2

SCHEDA TECNICA (1952)

DIMENSIONI
Lunghezza ..... nd
Larghezza ..... nd
Altezza ..... nd

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.247 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4140 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 140 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 120 km/h

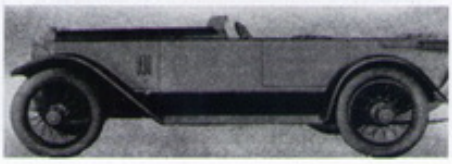
PREZZO ..... Dollari 5.868

Heim

Mannheim
Germania
1921 - 1926

Dopo la Prima guerra mondiale, l'ex pilota della Benz Franz Heim decide di aprire una Casa propria che chiama con il suo stesso cognome.
La piccola azienda nasce in Germania a Mannheim e ha vita breve: dal lancio della prima vettura che avviene nel 1921 passano soltanto cinque anni prima della chiusura della società.
L'auto d'esordio è la 8/40 PS disponibile in due versioni, sportiva e da turismo. Equipaggiato con un propulsore a quattro cilindri a valvole in testa di 2,1 litri, resta in commercio fino alla cessazione della attività della Heim.
Nel 1926 Franz Heim decide di presentare un'altra vettura sportiva, questa volta più potente; monta un motore a sei cilindri di 2385 cc di cilindrata con albero a camme in testa e due carburatori Zenith. Il motore sviluppa 60 Cv di potenza a 2.800 giri al minuto il che permette all'automobile di raggiungere i 115 chilomentri orari.

Una Heim del 1921. La Casa tedesca rimane in attività per cinque anni, fino al 1926



Heine Velox

San Francisco
Stati Uniti
1906 - 1924

La Heine Velox è un'azienda americana che nasce nel 1906. Come gran parte delle Case, durante la Prima guerra mondiale arresta la produzione per riprenderla dopo la conclusione del conflitto. La prima vettura Heine Velox viene presentata nel 1906, monta un quattro cilindri in linea che sviluppa 50 Cv di potenza. Questa automobile è l'unico modello presentato tra il 1906 e il 1909.
La seconda fase inizia nel 1921. La gamma viene arricchita con una nuova automobile, questa volta più potente. Diverse sono le carrozzerie disponibili; in modo particolare si ricorda una elegante vettura che si caratterizza per l'elevato costo che si classifica tra i più alti in America: 17.000 dollari. La Casa di San Francisco, soprattutto nell'ultimo periodo, dota le proprie vetture di freni idraulici Lockheed su tutte le ruote.
L'indubbia qualità delle Heine Velox non basta per conquistare il pubblico che nel mercato risponde tiepidamente anche a causa dell'alto costo di vendita. Questa la principale causa della chiusura nel 1924.

La limousine Heine Velox del 1921, elegante e costosa. Monta un propulsore a 12 valvole

Helbé

Boulogne-sur-Seine
Francia
1905 - 1907

Nel 1905 la Casa francese Levêque et Bodenréder produce una serie di vetture con il marchio Helbé.
La produzione non raggiunge mai grandi numeri anche perché la vita di questa azienda è davvero brevissima: nasce nel 1905 e muore nel 1907.
All'inizio dell'attività il catalogo presenta solo due vetture entrambe dotate di un motore De Dion montato posteriormente. C'è un'auto a due posti che equipaggia un propulsore a 6 Cv, e un'altra più potente da 9 Cv che raggiunge la velocità massima di 50 chilomentri orari. In quest'ultima la carrozzeria è a quattro posti.
Nell'anno della chiusura la Casa di Boulogne-sur-Seine presenta una potente vettura che monta un motore a quattro cilindri, sempre De Dion, da 12 Cv.

Helvetia

Rozzano (Milano)
Italia
1969

La Helvetia è un'azienda di Rozzano specializzata in componenti aerodinamici e kit estetici per auto. Nasce nel 1969, a fondarla è Sergio Cedrati che inizia l'attività dedicandosi alla produzione in serie di dune buggy. Ben presto la Casa lombarda si afferma come una tra le aziende più attive in questo ramo grazie al successo che ottengono i due modelli costruiti. Dagli stabilimenti di Rozzano escono prima la Momo e poi la Maxi Buggy. La prima è un dune buggy dalle linee tradizionali con carrozzeria aperta e derivata dagli stampi della ditta americana Kyote. La caratteristica innovativa di questa auto è rappresentata dai fari incassati direttamente nella carrozzeria; il motore semicarenato è montato nella parte posteriore. La vettura viene presentata al salone di Torino del 1969; due anni più tardi viene lanciata una nuova versione della Momo con alcune modifiche apportate alla meccanica e disponibile anche in vernice madreperlata. Nel 1971 la Helvetia mette in commercio la Maxi Buggy. Si tratta di un'automobile a quattro posti molto più spaziosa rispetto alla Momo. La carrozzeria è in vetroresina e s'ispira alle torpedo degli anni Trenta. La meccanica si basa sul Maggiolino Volkswagen con il telaio non accorciato, inoltre presenta un finto radiatore anteriore in plastica, poi sostituito con uno in metallo. La Maxi Buggy all'epoca viene venduta a 1.500.000 lire ed è disponibile anche in scatola di montaggio. Anche la Momo si può acquistare in kit al prezzo di 360.000 lire (escluso il telaio e il motore).
Si ricorda con il nome Helvétia anche un'antica Casa francese (1899-1900) costruttrice di una vetturetta a propulsione elettrica.
www.helvetia-spoiler.it

Hermes

Napoli
Italia
1906 - 1908

La Hermes Italiana Società Anonima, conosciuta anche come H.I.S.A., nasce a Napoli nel 1906. La storia di quest'azienda è brevissima e si lega a quella della Casa belga Hermès che partecipa al capitale con cui viene costituita la società.
Sono appena due gli anni d'attività del gruppo partenopeo che si dedica esclusivamente al montaggio delle vetture progettate a Liegi dalla Hermès. Anche i materiali arrivano dal Belgio e servono per costruire un unico modello che viene chiamato Hisa 24/30 HP. Questa automobile viene presentata nel 1907 al salone di Torino e poi a quello di Parigi e viene venduta a circa 9.100 lire.
È mossa da un propulsore a quattro cilindri biblocco con cilindrata di 3700 cc che sviluppa 36 Cv di potenza a 1.500 giri al minuto. La Hisa 24/30 HP raggiunge una velocità massima di 70 chilometri orari, è dotata di trasmissione di tipo cardanico e cambio a quattro rapporti più retromarcia.
Già a partire dal 1907 la Hermes italiana inizia ad avere i primi problemi finanziari. A pesare come un macigno sulle sue sorti è il mancato supporto economico della Casa di Liegi che esce dalla società.
Un tentativo di ripresa c'è lo stesso anno quando viene rifondata la società che adesso prende il nome di Hermes Società Italiana per Automobili S.A. Lo sforzo, però, va a vuoto. Dopo qualche mese la neo azienda chiude gli stabilimenti di Napoli fino a quel momento sotto la responsabilità dell'ingegnere Hutinel, già alle dipendenze della Clément-Bayard e della Rochet-Schneider.

Heron

Greenwich
Inghilterra
1961

La Heron è una piccola Casa automobilistica che nasce in Inghilterra nel 1961. Gli anni più attivi dell'azienda sono quelli che vanno fino al 1965. L'azienda nata a Greenwich, trasferisce la sua sede in Nuova Zelanda e continua a dedicare la propria produzione a vetture prettamente sportive. Il modello più importante messo in commercio si chiama Europa ed è una coupé che equipaggia un propulsore Ford 105 E. Tutte le vetture Heron montano un motore di derivazione Ford e sono dotate di carrozzeria in vetroresina; il telaio è a trave centrale mentre le sospensioni sono Triumph. La Heron, come gran parte delle aziende inglesi, commercializza le automobili anche in kit.
Con il nome Heron si ricordano anche altre esperienze minori: un'antica Casa di Birmingham (1904-1905) e un'azienda di Herne in vita dal 1924 al 1926.
www.heroncars.co.nz

La coupé Europa del 1961, il modello più importante messo in commercio dalla Heron

Hillman

Coventry
Inghilterra
1907 - 1974

La Hillman Avenger del 1973

Gli inizi della Hillman sono legati alle due ruote. Nel 1907 infatti la piccola fabbrica gestita da tre soci (Hillman, Herbert e Cooper) costruisce biciclette e coltiva il sogno del salto di qualità con il passaggio alle auto. La trasformazione avviene grazie all'ingaggio del tecnico Louis Coatalen che dà così vita alla produzione automobilistica guidando egli stesso il primo modello nella corsa del Tourist Trophy. La prima vettura uscita dallo stabilimento è di generose dimensioni e porta il nome di 25 HP e resta in produzione fino al 1913. Monta un motore a 4 cilindri di 6200 cc, capace di una potenza di 60 Cv. Successivamente prosegue sulla strada del "large size" e mette in cantiere una generosa versione con motore sei cilindri di 9633 cc che resta in produzione fino al 1911. La strada intrapresa però non è quella giusta e la bicilindrica da 1800 cc con cambio a due marce non migliora di molto la situazione, mentre miglior sorte conosce la 9 HP, con il 4 cilindri, introdotta nel 1913. Nel 1916 arriva un nuovo progettista, A.J. Dawson, che realizza la 11 HP con motore 1600 cc contenente interessanti soluzioni tecnologiche come i pistoni in alluminio e le leve del cambio e del freno a mano collocate in posizione centrale. Il nuovo modello entra in produzione nel 1919 ma non riscuote particolare successo. Il primo vero successo arriva nel 1926 sotto la guida di John Paul Black quando viene realizzata la 14 HP, con motore 2000 cc, 4 cilindri di cui, fino al 1930, vengono vendute oltre 7.000 unità. Intanto nel 1928 avviene un importante passaggio di proprietà con la Humber che acquisisce il controllo della Hillman per poi a sua volta entrare nell'orbita del gruppo Rootes nel 1932 diventando il brand più importante al fianco di Humber, Sunbeam e Singer. Nel 1931 viene presentato un modello destinato alla produzione in grande serie, la Wizard equipaggiata con motori 6 cilidri di 2110 cc e 2810 cc che rimane in produzione fino al 1938 con differenti denominazioni come Hawk, Sixteen e 80. Allo stesso periodo appartiene una delle pietre miliari della Hillman, la Minx che dà vita alla più lunga serie di modelli. Presentata al salone di Londra del 1931 e messa in vendita l'anno successivo, nel 1933 dispone già di sei varianti di carrozzeria. Nel 1935 ne viene realizzata anche una versione sportiva, l'Aero Minx. Nel 1940 la Minx viene sottoposta a un profondo restyling e durante la Seconda guerra mondiale viene ampiamente utilizzata in versione militare. Nel dopoguerra l'evoluzione del modello prosegue e nel '47 compare il cambio al volante, freni idraulici e fanali integrati nei parafanghi. Nel '53 la gamma comprende, oltre alla berlina, la station wagon, la cabriolet e la coupé e nel 1960 arriva anche il cambio automatico. Nel '62 arriva la Super Minx importata anche in Italia per l'impiego come taxi. Per fare concorrenza alla Mini della Bmc la Hillman introduce nel 1963 la Imp progettata da Peter Ware, con motore posteriore da 875 cc. Difficoltà finanziarie consegnano nel 1967 la Rootes alla Chrysler che nel '67 sostituisce la serie Minx con la Arrow e nel '70 il celebre modello esce definitivamente di scena rimpiazzato dalla Avenger che nel 1974 culmina con la versione 1.600 GLS. Successivamente Chrysler cede la Hillman alla Peugeot e pone così fine al marchio inglese.

(M. R.)

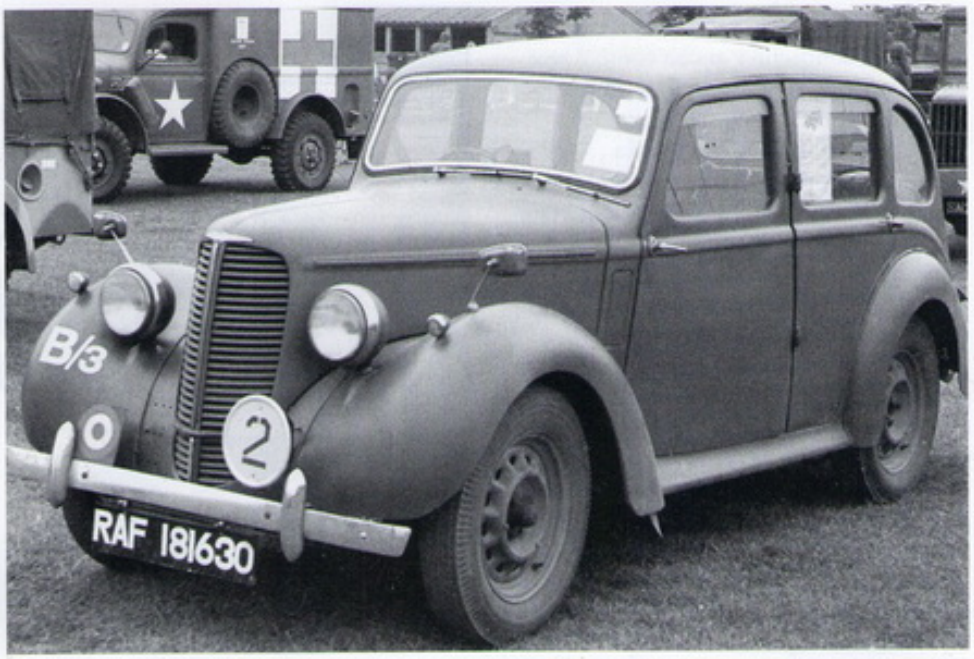
La strategia
Momenti di gloria

Pur avendo iniziato fin dalle origini a cimentarsi nelle competizioni sportive la Hillman non riesce mai a eccellere nelle corse, tuttavia la sua presenza è costante anche se non va oltre dei buoni piazzamenti. L'esordio avviene al Tourist Trophy del 1907 quando il progettista Louis Coatalen si presenta al via con un prototipo della 25 HP ma esce di scena a causa di un incidente. L'anno successivo ci riprova ma non riesce ad andare oltre il nono posto. Miglior sorte tocca al modello sportivo derivato dalla 11 HP con motore da 1496 cc da 28 Cv e carrozzeria aerodinamica in alluminio. Nel 1921 il pilota collaudatore della Casa, George Bedford, piazza questo modello al sesto e settimo posto, rispettivamente, nella Coupé Internationale des Voiturettes e alla 200 Miglia di Brooklands. Inoltre Raymond Mays, uno dei più famosi piloti inglesi degli anni Trenta, inizia la sua carriera agonistica proprio sulla Hillman. Uno degli ultimi significativi successi risale al 1965 quando la piccola Imp ottiene il primo e secondo posto al rally internazionale Tulip Rally e una vittoria nella propria categoria nel Rally di Polonia mentre alcuni esemplari preparati da Artwell & Nathan si impongono nei campionati inglesi.
(Nella foto la Hillman Imp)

Minx

Produzione 1932 - 1970
Carrozzeria Berlina - Station wagon - Coupé - Cabriolet

La versione più nota della Minx è quella denominata Audax prodotta dal 1956 al 1970. Questa è disegnata nella linea dal gruppo Rootes che, assieme al designer Raymond Loewy, realizza anche la carrozzeria della Studebaker coupé del 1953. Nata dopo una serie di *face lifting* dalle precedenti versioni della Minx, la Audax è spinta da un motore con una cilindrata di 1.390 centimetri cubici per 45 Cv. Nella meccanica sfrutta diversi tipi di cambio manuali o con frizione automatica, forniti dalla Manumatic, dalla Lockeed e dalla Borg Warner, azionati da un comando a cloche sul pavimento o da una leva sul volante. I costi di acquisto e di gestione non elevati contribuiscono al suo successo nel mercato. Il listino infatti è di circa 770 sterline, mentre i consumi si attestano sugli 8,8 litri di benzina per percorrere 100 chilometri di strada.



1

1. La Hillman Minx 10 HP del 1938, una delle prime versioni del modello che nasce nel 1932
2. Una versione cabriolet del modello inglese

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Minx	1932 - 1940
I generazione	1945 - 1956
Audax	1956 - 1970

SCHEDA TECNICA (1953)

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,050
Larghezza ..... m 1,610
Altezza ..... m 1,540

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... 950 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1390 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 45 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 124 km/h

PREZZO ..... Sterline 794

FOCUS
Le altre Minx

La storia della Minx si esaurisce nel 1970, ma le sue radici affondano nel 1932. Prodotta in versione berlina di media grandezza fino alla fine della Seconda guerra mondiale, la Minx vede un cambiamento radicale nei modelli del 1945 con l'adozione di nuovi motori e una carrozzeria diversa, mantenuta, con adeguati aggiornamenti estetici fino al 1956, anno di debutto dell'Audax.

Imp

Produzione 1963 - 1976
Carrozzeria Berlina - Coupé

La Imp è una vettura di dimensioni compatte conosciuta anche come Apex tra gli addetti ai lavori della Hillman. Questa vettura, lunga poco più di tre metri e mezzo, è prodotta con l'intenzione di farne una rivale per la Mini. La differenza fondamentale tra queste due auto, oltre alla carrozzeria a tre volumi adottata dalla Imp, sta nel motore. La Hillman monta un propulsore totalmente in alluminio da 875 cc a quattro cilindri. Installato nella parte posteriore della vettura è montato inclinato di 45° dietro alle ruote. Il design è compatto con una linea semplice che si ispira alle linee di successo dell'epoca. Di questo modello viene prodotta anche una versione Sport con motore potenziato e prestazioni superiori.

1

FOCUS
La Coupé

La Imp viene commercializzata anche in una gradevole versione coupé. Rispetto alla versione berlina, la sportiva, mantiene inalterato il frontale, con il cofano anteriore, i gruppi ottici e il parabrezza identici, la vettura cambia dalla fine degli sportelli fino alla coda. Un nuovo padiglione più spiovente prende il posto di quello quasi verticale della berlina, mentre la coda è più filante.

1. La Imp, una berlina compatta conosciuta anche come Apex. A due porte e quattro posti, è equipaggiata con un motore da 875 cc
2. Un poster pubblicitario della Hillman Imp

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,581
Larghezza ..... m 1,524
Altezza ..... m 1,380

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 725 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 875 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 42 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 128 km/h

PREZZO ..... nd

Hindustan

Port Okha
India
1942

La fabbrica della Hindustan in India. Quando viene aperta è la più grande del sud dell'Asia

La Hindustan Motors Limited nasce nel 1942 a Port Okha nello stato del Gujarat, in India, dopo che il Paese ottiene l'indipendenza dal dominio inglese. Inizialmente viene costruito un piccolo impianto per la costruzione di automobili per volere della famiglia Birla, fondatrice dell'omonimo e facoltoso gruppo. Alcuni anni dopo, nel 1948 la Hindustan decide di spostare i suoi impianti a Uttarpara, vicino Kolkata, nel Bengala occidentale e sviluppa i suoi stabilimenti per auto e camion. La Casa automobilistica indiana non realizza una propria gamma di vetture ma produce, su licenza, per altri marchi europei e americani. Per diversificare le sue attività, nel 1971 la Hindustan realizza a Tiruvallur, vicino Chennai, nello stato Tamil Nadu, uno stabilimento dedicato ai macchinari per movimento terra che viene incrementato nel 1985 da un impianto a Hosur, nel Karnataka dedicato appositamente alle trasmissioni per questi macchinari. L'anno dopo inizia la divisione veicoli commerciali per la fabbricazione dei veicoli pesanti a Vadodara, nel Gujarat, ma il business non va come dovrebbe e la Casa cede parte degli impianti alla General Motors India per la costruzione della Opel Astra. Nel 1987 la Hindustan, in collaborazione con la giapponese Isuzu avvia la produzione di motori a benzina e trasmissioni a Pithampur, nel Madhya Pradesh. Nel 1996 la Casa ammoderna e amplia i suoi stabilimenti e l'anno successivo avvia la produzione dei veicoli multifunzione Road Trusted Vehicle capaci di adattarsi a differenti usi e configurazioni dallo scuolabus all'ambulanza. Nel 1998 prende il via la collaborazione con la Mitsubishi per il progetto Lancer che viene seguito, nel 2002, dal lancio, in India, del fuoristrada Mitsubishi Pajero. Nel 2001 la Hindustan abbandona definitivamente il settore dei macchinari movimento terra vendendo i suoi impianti al colosso americano Caterpillar. Il modello di auto della Hindustan più venduto e conosciuto in India, tanto da essere chiamato affettuosamente dalla popolazione Amby, è l'Ambassador derivato dalla Morris Oxford II del 1954 e debitamente adattato alle dissestate strade indiane. La robusta berlina quattro porte conquista fama e popolarità in tutto il Paese e diventa l'auto più utilizzata dai tassisti indiani oltre a essere utilizzata dalle più alte cariche istituzionali del Paese che, a malincuore, abbandonano solo per motivi di sicurezza. L'Ambassador entra in produzione nel 1957 e nel tempo si evolve: nel 1963 esce il modello Mark II, nel 1975 arriva il Mark III e nel 1979 il Mark IV. La vettura, in chiave moderna, con propulsori meno "assetati" e inquinanti è tutt'ora in vendita con due motorizzazioni quattro cilindri diesel 1489 cc e 1995 cc, 1817 cc benzina disponibile anche con alimentazione a Gpl. Da ricordare anche la Contessa, del 1984, basata sulla Vauxhall Victor FE del1972. Successivamente Hindustan, in virtù dell'accordo con Mitsubishi, realizza per il mercato interno, Pajero, Montero, Lancer, Cedia e dal 2010 il Suv Outlander. La gamma Hindustan, esportata anche all'estero, comprende invece l'Ambassador, gli Rtv, e i Multi Utility Vehicle, Pushpak, Porter e Trekker e i camion Bedford.

www.hindmotor.com

(M. R.)

LA CURIOSITÀ

Lo stabilimento modello

Il fiore all'occhiello della Hindustan Motors Limited è senz'altro il sito produttivo di Uttarpara, nel distretto di Hooghly, Bengala occidentale, dove la Casa si trasferisce nel 1948 per dare il via alla propria espansione come costruttore di automobili. È la più grande fabbrica di veicoli del sud dell'Asia e si sviluppa su una superficie di 300 ettari con una capacità produttiva di 45.000 veicoli l'anno. Lo stabilimento, introducendo innovazioni e miglioramenti per l'industria automobilistica indiana, produce i modelli Ambassador, Contessa, i Muti utility vehicle Trekker, Porter e Pushpak, ed è l'unico al mondo dove vengono fabbricati attualmente i componenti per i camion Bedford. L'impianto è completo di tutto il necessario per la produzione e l'assemblaggio dei veicoli con appositi reparti di forgiatura e fonderia, stampaggio, motori, carrozzeria, verniciatura e catena di montaggio. Dai suoi reparti sono usciti 800.000 veicoli passeggeri, 25.000 utility vehicles e 86.000 veicoli commerciali. Questi impianti infine vengono costantemente aggiornati con la più recenti tecnologie di fabbricazione.

Ambassador

Produzione Dal 1957
Carrozzeria Berlina

Basata sul pianale della Morris Oxford serie II del 1948, la Ambassador può essere considerata una sorta di Rolls Royce dell'India. Utilizzata anche come auto ufficiale dal primo ministro e dalle alte personalità politiche di Delhi come Sonia Gandhi, è una berlina che nel corso del tempo rimane praticamente inalterata. Sia nell'aspetto, caratterizzato dalla carrozzeria subito riconoscibile per il tetto bombato, che nella meccanica: modificata negli anni pochissimo al punto che persino nell'ultima edizione del 2003, Ambassador Grand, non differisce poi molto da quella utilizzata sulla prima del 1957. Equipaggiata con diverse motorizzazioni, al debutto impiega un 4 cilindri a gasolio di 1,4 liti da 36 Cv al quale succedono numerosi propulsori fino ad arrivare ai più attuali tra cui un 1,8 litri benzina da 75 Cv di origine Isuzu.

1

FOCUS
La versione Grand

Caratterizzata da dotazioni di lusso, la Ambassador Grand 2.0D è offerta con un 1.8 benzina. La vettura può essere equipaggiata però anche con un propulsore di 1500 cc alimentato a metano o con due motori a gasolio il più potente dei quali è un 4 cilindri di 1,9 litri da 51 Cv, accoppiato ad una trasmissione manuale a 4 marce, che è in grado di toccare i 120 chilometri orari.

1. La Ambassador è basata sul pianale della Morris Oxford del 1948. Monta un propulsore da 1489 cc
2. La versione Deluxe è l'auto ufficiale del primo ministro e viene utilizzata dalle alte personalità politiche indiane

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1957 - 1963
II Serie	1963 - 1975
III Serie	1975 - 1979
IV Serie	1979 - 2003
Ambassador Grand	dal 2003

SCHEDA TECNICA (1975)

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,310
Larghezza ..... m 1,680
Altezza ..... m 1,600

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... 1.142 kg

MOTORE
Alimentazione ..... gasolio
Cilindrata ..... 1489 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 36 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO .....4 marce

FRENI
Anteriore..... a tamburo
Posteriore..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 124 km/h

PREZZO ..... nd

Hino

Tokyo
Giappone
1942

1

2

La Hino è un'azienda giapponese che nasce nel 1942 e dal 1966 fa parte del gruppo Toyota. La Casa ha radici lontane poiché nasce dalla Tokyo Gas and Electric Engineering, un'azienda specializzata nella produzione di veicoli industriali, fondata nel lontano 1910.

La Hino si occupa della costruzione di autocarri e autobus, ma apre una breve e significativa parentesi anche nel mondo automobilistico.

Dopo circa dieci anni di progettazione di autocarri e autobus con motori diesel, la Casa di Tokyo decide di iniziare un'attività anche automobilistica. L'avventura in questo nuovo mondo parte nel 1953 grazie alla fattiva collaborazione con la Renault. La Casa francese concede alla società di Tokyo la licenza per la produzione della nota 4 CV.

La produzione di questa vettura dura otto anni e termina nel 1961 quando viene sostituita con una nuova automobile, questa volta ideata dallo stesso gruppo del Paese del Sol Levante. Si chiama Contessa 900 ed è una piccola berlina che monta un propulsore Renault a quattro cilindri in linea di 893 cc di cilindrata.

Nel 1962 il catalogo della Hino viene arricchito con la presentazione di un'elegante coupé che porta la firma dell'italiano Giovanni Michelotti.

L'attività non si ferma qui. Due anni più tardi viene lanciata la Contessa 1300 (anche questa versione è disegnata da Michelotti) che a differenza della 900 si distingue per un'abitacolo molto più spazioso. Anche le prestazioni sono maggiori: il motore, montato posteriormente, è di 1255 cc di cilindrata che sviluppa 55 Cv di potenza a 5.000 giri al minuto in grado di raggiungere 130 chilometri orari di velocità. Anche della Contessa 1300 viene presentata la versione coupé che si distingue per una maggiore potenza: il propulsore è un 65 Cv con velocità massima di 145 chilometri orari.

Nel 1966 la Toyota assimilata la Hino che da questo momento cessa la produzione di automobili e si dedica esclusivamente alla vecchia attività con la quale esordisce raccogliendo una larga fetta di mercato anche in Asia e in Australia.

www.hino.com

1. La Contessa in una versione elaborata per le competizioni sportive
2. La Contessa 1300, una elegante coupé disegnata da Giovanni Michelotti nel 1964
3. La Hino Renault del 1953
4. La Contessa 900, la prima versione della piccola berlina prodotta dalla Hino

3

4

Hispano Suiza

Barcellona, Spagna 1904 - 1946

Primo attore nella storia di questa fabbrica spagnola è lo svizzero Marc Birkigt, classe 1878, giunto a Barcellona nel 1899 dopo un'esperienza di lavoro in Svizzera, ovviamente in una fabbrica di orologi. Assunto nella fabbrica De La Quadra per progettare e costruire omnibus elettrici, Birkigt ne diventa progettista e direttore tecnico, ma l'avventura "elettrica" finisce subito male, e la fabbrica viene acquistata dallo spagnolo Castro, nel 1901, che conferma Birkigt nel suo incarico. L'attenzione dell'azienda ruota verso la costruzione di auto e, nel 1903, la fabbrica sforna due prototipi progettati da Birkigt, un monocilindrico di 4 Cv e un due cilindri che ne eroga 8. Lo svizzero a questo punto mette in luce la sua vera vocazione, come emerge subito, osservando la cura con cui sono rifinite le due auto. I costi sopportati per la realizzazione dei prototipi però portano Castro in una difficile situazione economica, ed è qui che entra in scena il facoltoso catalano Damian Mateu, che rileva la proprietà e fonda nel 1904 – con Marc Birkigt – la Hispano Suiza, con l'obiettivo di realizzare le migliori auto del momento.

Il primo prodotto che esce dalla nuova fabbrica è una 20 cavalli a 4 cilindri con una tecnica sofisticata per i tempi, infatti ha una testata a T e la trasmissione a cardano in luogo della catena. L'affermazione commerciale è buona, infatti l'auto resta in produzione fino al 1907, quando viene sostituita da un'altra 4 cilindri con potenza doppia, 40 cavalli. Già l'anno dopo inizia la scalata al prestigio, con una 6 cilindri che sottolinea la tendenza a costruire auto di lusso con grande apporto di tecnologia. Un aiuto esterno però viene dalla passione di un pilota d'eccezione, il re di Spagna, Alfonso XIII. Il re indice la Coppa di Catalogna, riservata a vetture di piccola cilindrata (sulla falsariga di una gara analoga in Francia), e la Hispano Suiza iscrive subito tre auto a 4 cilindri, ma vince autorevolmente la Peugeot, mentre le Hispano non terminano la gara. Birkigt deve attendere l'anno successivo per dimostrare almeno l'affidabilità delle sue auto, ancora seconde alla Peugeot, ma giungono tutte al traguardo, e pochi mesi più tardi le Hispano sono in Francia con un nuovo 4 cilindri, più potente, che vince la Coupe de l'Auto. Da questa vettura deriva la Alfonso XIII, finalmente un bersaglio centrato, che fa parlare tutta Europa del lusso e dell'ottimo livello tecnico raggiunto. Intanto l'ingegnere svizzero – in accordo con Mateu – acquista a Levallois, vicino a Parigi, una fabbrica per costruire in Francia le auto iberiche. Siamo nel 1911, inizio di una nuova era, che porta presto la succursale a superare la Casa madre. Intanto Birkigt perfeziona un nuovo sistema che sposta valvole e albero a camme in testa e iscrive questa nuova vettura alla Coppa francese del 1912, ma il motore si rompe durante una prova prima della gara. È necessario attendere il 1913 per vedere un altro modello, più affidabile, che riesce ad ottenere anche buoni risultati in pista. Si arriva così al 1914, e la Hispano Suiza produce una vettura da competizione con carrozzeria in alluminio, destinata a sostituire la Alfonso XIII,

1. Una versione sportiva della Alfonso XIII, la vettura prodotta dalla Hispano Suiza che fa parlare tutta Europa per il lusso che offre
2. Un'elegantissima versione cabriolet della Hispano Suiza K6 del 1935

un'idea venuta a Birkgit dopo che sale al volante di una Rolls Royce, eterna rivale delle Hispano, insieme all'italiana Isotta Fraschini. Ma la Grande guerra è alle porte, non c'è più tempo per pensare a nuove auto e la Hispano Suiza inizia a produrre motori per aerei. Così i suoi 8 cilindri a V vanno sugli SPAD, caccia da 190 chilometri orari, in forza all'aeronautica francese.

Dopo la guerra, l'esperienza di Birkigt, maturata sugli aerei, viene mutuata su un motore destinato alla nuova Hispano Suiza, costruita a Levallois dal 1919. Il sei cilindri in linea di 6600 centimetri cubi eroga 135 cavalli, strapotente per l'epoca e magnifico nel look: motore in nero lucido e condotti di aspirazione cromati accompagnano la doppia

1

IL PERSONAGGIO
Marc Birkigt

Autentico artefice della vita e dello sviluppo della Hispano Suiza è l'ingegnere ginevrino Marc Birkigt, nato il 6 maggio del 1878. Rimasto orfano di entrambi i genitori molto presto, viene allevato da una nonna, e la sua vita ha solo aspetti professionali, fino a quando, il 23 novembre 1901 sposa Maria Eugenia Brachet, da cui ha un figlio e una figlia. Muore di cancro il 15 marzo 1953, dopo una vita piena di soddisfazioni sul piano professionale. La sua opera, infatti, gli vale, nel 1920, il riconoscimento di "ingegnere automobilistico del secolo", ma viene insignito anche della Legione d'Onore francese (1939) e Politecnico federale di Zurigo gli conferisce una laurea honoris causa. Alla Hispano Suiza lui è il cuore pulsante dell'azienda: progetta tutti i motori, lavora sui telai, inventa tecnologie, sperimenta nuove soluzioni, passando da motori a corsa lunga a un motore quadro, spostando gli alberi a camme dal basamento alla testa e cercando prestazioni e cilindrate sempre maggiori.
In parallelo studia e realizza telai in grado di garantire una buona tenuta di strada alle Hispano Suiza e fa montare impianti frenanti efficienti, all'epoca tutte specifiche difficilmente presenti su altre vetture. dell'epoca.

accensione (trapiantata dagli aerei), gli alberi a camme in testa e un carburatore Solex doppio corpo. La H6B, questo il nome della vettura che segna il nuovo corso della Hispano Suiza, si propone con il classico cofano motore lungo e imponente, coronato da due grandi proiettori anteriori che racchiudono l'enorme calandra, su cui spicca il nuovo logo, una cicogna ad ali spiegate che, casualmente, ricorda nella postura, sul tappo del radiatore, la vittoria alata che troneggia sui cofani delle Rolls Royce.
Intanto nella fabbrica spagnola si costruisce una gemella della H6B, ma equipaggiata con un 6 cilindri di soli 3700 centimetri cubi. A Levallois la H6B si costruisce fino al 1932, sostanzialmente uguale, ma con motori sem-

2

Hispano Suiza

pre più potenti. Arriva poi una sorella, la H6C, con motore di 8 litri e velocità massima di 170 chilometri orari. È in questo periodo che l'astro della Hispano Suiza brilla sfolgorante, tutti i notabili del mondo ne vorrebbero una. Negli anni del trionfo la fabbrica francese si sposta a Bois Colombes e la Casa vince anche una insolita gara a Indianapolis contro una Stutz, girando per 24 ore fermandosi solo per i rifornimenti. Stravince, con un vantaggio che cresce a dismisura perché la Stutz ha un guasto che la blocca. La H6B diventa il simbolo stesso dell'affidabilità, ma intanto le Rolls Royce montano motori più potenti, e la H6B deve crescere ancora, ed ecco arrivare con perfetta sincronia il capolavoro di Birkigt, un 12 cilindri di nove litri e mezzo e 220 cavalli che garantisce una velocità di oltre 180 orari alla nuova 12 V. Il primato della vettura più potente però arriva con l'aumento di cilindrata, che raggiunge gli 11300 centimetri cubi e garantisce 250 cavalli per spingerla fino a 200. La 12 V resta in produzione fino al 1938, poi la Seconda guerra mondiale decreta la chiusura degli stabilimenti. Solo in Spagna si riesce ancora a lavorare, costruendo per tutto il periodo bellico la nuova 56 Bis, che ha lo stesso motore 8 litri della H6C, poi nel 1946 l'azienda viene rilevata dalla ENASA, una fabbrica di autocarri ed esce di scena. Nello stesso anno da Bois Colombes esce un prototipo a trazione anteriore mosso da un V8, ma al salone di Ginevra del '46 viene bocciato dal mercato e non entra in produzione.

Maurizio Caldera

La Hispano Suiza K6 del 1935 è equipaggiata con un motore a 6 cilindri di 4900 cc

LA TECNOLOGIA

L'escalation dei motori da 4 fino a 12 cilindri

I motori della Hispano Suiza partono da un 4 cilindri da 20 Cv poi, mantenendo lo schema costruttivo dei 4 cilindri le potenze salgono a 40 e 60 Cv (anche la cilindrata è salita a 3600 centimetri cubi), con cui la *Alfonso XIII* (nella foto) supera i 100 chilometri all'ora. Il primo 6 cilindri in linea arriva nel 1919, 6,6 litri e 135 cavalli, con il blocco cilindri tutto in lega leggera. Nel 1924 la cilindrata sale a 8 litri, poi scende in campo un più potente 12 V, soprattutto per contrastare l'aumento di potenza della concorrenza. Il primo 12 cilindri è quadro (alesaggio per corsa 100x100 millimetri), con una cilindrata di 9420 centimetri cubi e una potenza di 220 Cv a 3.000 giri al minuto. La successiva evoluzione porta a 11310 centimetri cubi e 250 Cv.

Altra filosofia nella fabbrica spagnola della Hispano Suiza, dove vengono prodotti motori di cilindrata inferiore a quelli francesi. Si comincia con un 6 cilindri di 3700 centimetri cubi, poi si scende a 3 litri, con valvole in testa comandate da aste e bilanceri. Intanto, dal 1927, le Hispano Suiza sono montate su licenza anche nelle officine Skoda perché si pensa che le fabbriche ceche producono motori di migliore qualità: l'esperimento si rivela infruttuoso.

H6

Produzione 1919 - 1932
Carrozzeria Berlina - Roadster

1. La Hispano Suiza H6B, è equipaggiata con un motore da 6597 cc e raggiunge la velocità di 135 chilometri orari
2. Una versione berlina della Hispano Suiza H6B

La prima H6 esordisce con un gran motore, inizialmente un 6 cilindri da 6597 cc, costruito sulla base delle esperienze in campo aeronautico maturate durante la Prima guerra mondiale. Da tali esperienze, il motore della H6 eredita l'intero gruppo propulsore in lega leggera, con canne cilindri avvitate al basamento e la distribuzione che segue uno schema brevettato dalla stessa Hispano Suiza, sempre in base ad alcune soluzioni aeronautiche. Meno sofisticati, invece, il sistema di aspirazione e l'alimentazione, con un solo carburatore, oltre all'albero a camme nel basamento, che comanda le valvole attraverso aste e bilancieri. Il robusto telaio è costituito da due longheroni a U uniti da tre traverse, i freni sono a tamburo sulle quattro ruote e le sospensioni hanno un assale rigido anteriore, balestre ed ammortizzatori a frizione. Il retrotreno ha uno schema con ponte rigido, balestre e ammortizzatori a frizione. L'evoluzione in H6B non si discosta molto dalla prima H6 e propone alcune migliore meccaniche, come l'innalzamento della potenza massima a 135 Cv, con conseguente aumento della velocità massima fino a 135 chilometri orari.

1

2

SCHEDA TECNICA - H6B

DIMENSIONI
Lunghezza ..... nd
Larghezza ..... nd
Altezza ..... nd
POSTI 5
PORTE 2
PESO ..... 1.300 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 6597 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 135 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... 3 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA ..... 135 km/h
PREZZO ..... nd

FOCUS
In gara con la Rolls Royce

La H6 è la prima Hispano Suiza che dichiara apertamente il suo obiettivo di far concorrenza alle Rolls Royce, montando sul radiatore per la prima volta lo stemma a forma di cicogna, derivato da quello dipinto sulle carlinghe dei caccia impegnati nella Prima guerra mondiale equipaggiati con motori della Hispano Suiza, nella squadriglia detta, appunto, Le Cicogne. Insieme al telaio, è l'unico condizionamento imposto dalla fabbrica. Secondo l'uso dell'epoca, infatti, è il cliente che sceglie la carrozzeria e la fa realizzare. I più richiesti per la H6B sono Kellner ed Erdmann & Rossi.

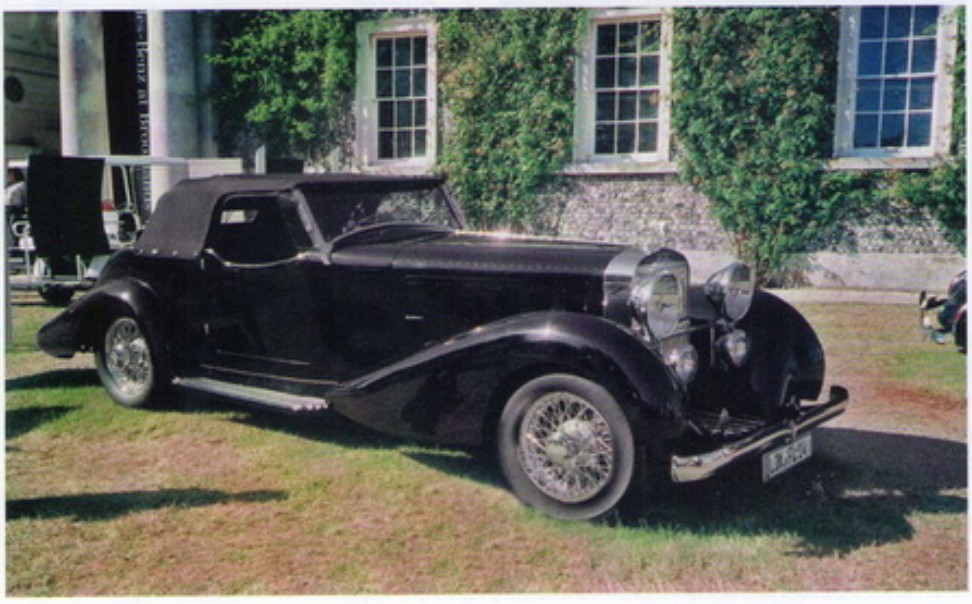
12 V

Produzione 1931 - 1938
Carrozzeria Berlina - Torpedo - Coupé

Nel 1931 nasce la 12 V - nota anche con le sigle del motore, Tipo 68, oppure J12 - la più complessa e grande realizzazione di Birkigt. La nuova ammiraglia della Hispano Suiza esordisce con un motore di 9424 cc e 220 Cv di potenza a 3.000 giri al minuto. Rispetto ai sei cilindri delle generazioni precedenti questo motore però perde una parte della raffinatezza abituale, con la distribuzione affidata ad un singolo albero a camme situato tra le bancate, collegato alle valvole attraverso il tradizionale (per l'epoca) sistema di aste e bilancieri. Il basamento di questo gigante presenta 7 supporti di banco sui quali gira un massiccio albero motore da 32 chili, ricavato dal pieno di un cilindro di acciaio di oltre 400 chilogrammi. Ma dalla 12 V Birkigt pretende ancora di più e, nel 1934, appare una versione più potente, con cilindrata portata a 11300 cc e una potenza di 250 Cv. A questo punto la velocità massima passa da 180 a 200 orari (non si parla ancora di autolimitazione) e la 12 V diventa la più grande e potente automobile dell'epoca. Resta in produzione fino al 1938.

1

1. La 12 V è l'ammiraglia della Hispano Suiza. Viene realizzata nel 1931 con un motore da 9424 cc, poi sostituito da un propulsore ancora più grande
2. La Hispano Suixa 12 V nell'elegante versione Sport Torpedo del 1935



2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... nd
Larghezza ..... nd
Altezza ..... nd

POSTI 5

PORTE 2

PESO ..... 1.410 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 9424 cc
Cilindri ..... 12 a V
Potenza ..... 220 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 180 km/h

PREZZO ..... nd

Hoffman

Cleveland
Stati Uniti
1900 - 1905

1

2

Nel 1900 a Cleveland, nell'Ohio, nasce la Hoffman Automobile and Manufacturing Company. La fonda Louis Hoffman che una decina di anni prima intraprende un'apprezzata attività di costruttore di biciclette. Gli affari vanno talmente bene che Louis decide di abbandonare il vecchio lavoro e di entrare nell'affascinante mondo automobilistico. Il primo modello viene presentato nel 1902. Si tratta di una vettura che monta un propulsore a vapore. L'auto piace molto al pubblico che ha l'oppurtunità di conoscerla e apprezzarla anche grazie alla positiva partecipazione ad alcune gare dell'epoca riservate ai veicoli a vapore. Quando durante la Glenville Race Track la Hoffman conquista il terzo posto, la vendita della vettura lievita repentinamente. Incoraggiato dai buoni risultati l'uomo d'affari decide che è arrivato il momento di tentare anche la strada della produzione di vetture equipaggiate con propulsori a scoppio. La Casa statunitense non perde tempo e già nel 1902 progetta un'automobile che ottiene una buona fetta di mercato con ben duecento esemplari venduti in appena dodici mesi.

L'anno dopo la società di Cleveland subisce una profonda trasformazione, basta pensare che Louis esce dalla Casa e il marchio viene assorbito dalla Royal Motor Car Company. Anche in questa nuova fase la Hoffman continua ad ottenere buoni risultati. Il nuovo modello che viene chiamato Tourist convince, ma il successo dura pochissimo. A partire dal 1904 la produzione di vetture a vapore con marchio Hoffman scende vistosamente e la Tourist d'ora in poi viene messa in commercio con il logo Royal-Tourist. Muore così la Hoffman di Cleveland. Con lo stesso nome si ricorda un'azienda di Detroit che nel 1931 presenta due prototipi di vetture equipaggiate con un motore Lycoming da otto cilindri in linea.

3

1. Una Hoffman del 1903 con motore da 8 cv
2. Una Royal Tourist Model O del 1904
3. Il predellino della Royal Tourist
4. Un particolare della Hoffman Royal Tourist

4

Holden

Adelaide
Australia
1855

Un'illustrazione degli anni Cinquanta che immortala un pick up Holden

Dalle carrozze trainate dai cavalli alle auto spinte dai cavalli a vapore. La storia della Holden nasce così, nel 1855 per mano di James Alexander Holden, commerciante di articoli in pelle e sellerie, emigrato nel sud dell'Australia dalla natia Inghilterra. È il figlio, Henry James, a puntare verso il settore automotive avviando prima la produzione di carrozze e carrozzerie per autocarri e poi nel 1918 quando insieme a Frederick Hack dà vita alla Holden Motor Body Builders avviando di fatto la produzione di carrozzerie per molti marchi automobilistici dell'epoca, e raggiungendo una capacità produttiva di 500 unità mensili nel 1922. Nel 1924 la produzione sale a 20.000 unità l'anno e Henry Holden stipula un importante contratto con la General Motors per la produzione delle carrozzerie per i veicoli che la Casa americana importa nel Paese. Due anni dopo le redini dell'azienda, che produce 36.000 unità l'anno, passano nelle mani del figlio Edward e GM costruisce stabilimenti ad Adelaide, Brisbane, Melbourne, Perth e Sydney. La Grande depressione che colpisce l'Australia all'inizio degli anni Trenta non risparmia però la Holden che per sopravvivere è costretta a fondersi con la GM ed è così che nasce la GM-Holden. Le sorti si risollevano ma scoppia la Seconda guerra mondiale e la nuova società è costretta a convertire la produzione a favore di materiale bellico per supportare le truppe impegnate nel conflitto. Nell'immediato dopoguerra la società lavora alla prima auto interamente australiana che avrebbe portato il nome del fondatore, Holden. D'altronde anche il governo australiano del tempo fa forti pressioni per lo sviluppo interno di un'automobile fabbricata nel Paese e i tecnici si mettono al lavoro per proporre un modello adatto alle diverse condizioni del territorio. La vettura deve soddisfare caratteristiche come affidabilità, maneggevolezza e avere potenza sufficiente per sopportare le diverse conformazioni delle strade della nazione. Nel 1946 il prototipo della prima auto tutta australiana è pronto e iniziano i primi test che però evidenziano alcuni dettagli da mettere a punto. Il 29 novembre del 1948 la 48-215, meglio conosciuta come FX, è finalmente pronta per invadere le strade del Paese. Come prevedibile è un successo travolgente con lunghe liste di attesa e nel 1953 arriva così il secondo modello, la FJ, poi la carrozzeria familiare della FE del 1956, la berlina FC del 1958; la FB arriva due anni dopo e la EK porta la data del 1961. La produzione non si ferma e nel '62 ecco la EJ seguita l'anno dopo EH mentre i modelli HD e HR sono rispettivamente del '64 e '66. Non contenta della florida produzione la Holden si dà ai prototipi sfoggiando una avveniristica concept sportiva denominata HT e la più probabile GTR-X del 1970. È un periodo di grande splendore per il marchio che detiene il 50 per cento del mercato interno ed esporta oltremare verso oltre 50 destinazioni, con la HQ Statesman del 1971 che raggiunge il record di vendite con 485.000 unità. I modelli HJ, HX, HZ e VB caratterizzano gli anni Settanta e nel 1980 arriva il modello più conosciuto la VC Commodore, fortunata serie sopravvissuta per altri vent'anni declinata nelle versioni Sportwagon e Coupé 60. Infine, alcuni modelli dei brand GM sono venduti in Australia, con il marchio Holden, mentre alcune Holden sono commercializzate in Inghilterra con il marchio Vauxhall.

www.holden.com.au *(M. R.)*

Torana

Produzione 1967 - 1980
Carrozzeria Berlina

La Torana debutta sul mercato australiano nel 1967 con due carrozzerie, a due e a quattro porte. Questa vettura deriva dalla produzione europea della General Motors, in particolare dalle britanniche Vauxhall Viva e dalla tedesca Opel Kadett. Il motore della prima serie è un 1,2 litri da 54 Cv a cui viene accoppiato un cambio manuale a quattro rapporti o un automatico a tre marce. La potenza del quattro cilindri australiano sale nella Series 70 a 70 Cv, grazie a un diverso albero a camme. La seconda generazione arriva nel 1969 e porta con se anche nuovi motori; un 1,6 litri a quattro cilindri, e quattro 6 cilindri in linea da 2,25, 2,6, 2,85, e 3 litri. La terza serie che debutta nel 1974 è ancora di più somigliante alle cugine europee nel frontale e nella coda. Anche per questa versione arrivano versioni supermotorizzate con propulsori V8 da 4,2 e 5 litri.

1

1. Una Holden Torana del 1977
2. Il prototipo della Holden Torana GTR-X con carrozzeria filante e spigolosa e fari anteriori a scomparsa

FOCUS
Il prototipo TT36

Nel 2004 la Holden presenta un nuovo prototipo sportivo a cinque porte chiamato Torana TT36, alimentato da un motore Twin Turbo V6 di 3600 cc. Annuciata per il 2006, il debutto sul mercato di questa vettura è continuamente rimandato nonostante l'interesse del pubblico dimostrato nei saloni australiani dove la Torana TT36 viene esposta.

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1967 - 1969
II Serie	1969 - 1973
III Serie	1974 - 1980

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,095
Larghezza ..... m 1,600
Altezza ..... m 1,382

POSTI 5

PORTE 2/4

PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1159 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 56 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... Dollari 1.890

Monaro

Produzione 1968 - 2005
Carrozzeria Coupé

La Monaro è una storica coupé per gli australiani, che sono affezionati a questo modello. È prodotta in due generazioni successive dal 1968 al 1977. La produzione viene poi interrotta e riprende nel 2001 con una terza serie costruita fino al 2005. Questa vettura ha una chiara derivazione americana e nelle prime due versioni ha molto in comune con le Chevrolet Caprice. Dall'inizio della commercializzazione in Australia fino agli anni Ottanta adotta varie evoluzioni dei motori V8 Big Block e Small Block nelle cilindrate da 4,1 litri, da 5 litri e da 5,7 litri. Oltre ai sei cilindri in linea da 2,8 e da 3,3 litri. L'ultima generazione è prodotta in due versioni di carrozzeria, una dal 2001 al 2002 e la seconda dal 2003 al 2005, ed è anche la più aggressiva esteticamente. Caratterizzata da vistose prese d'aria ricavate sul cofano, anche questa adotta nella meccanica delle versioni aggiornate dei V8 GM.

1

1. La Monaro GTS del 1969, una coupé entrata nel cuore degli australiani
2. Una recente versione coupé della Holden Monaro appartenente alla terza serie

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,834
Larghezza ..... m 1,877
Altezza ..... m 1,364

POSTI 5

PORTE 2

PESO ..... 1.380 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4141 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 185 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... automatico

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 185 km/h

PREZZO ..... Dollari 2.575

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1968 - 1971
II Serie	1971 - 1977
III Serie	2001 - 2005

FOCUS
L'ultimo prototipo

Nel 2004 viene presentato un prototipo della Monaro sviluppato sulla base della Chevrolet Lumina con il più potente V8, mentre nel 2008 è la volta della Coupé 60. Per iniziativa dell'importatore inglese vengono realizzati alcuni esemplari, venduti con la denominazione Monaro VXR 500, con il V8 della Corvette in versione sovralimentata da 500 Cv.

Holmes

Canton
Stati Uniti
1917 - 1923

Piccola fabbrica che nasce a Canton, nell'Ohio, nel 1917, specializzata nella realizzazione di vetture di prestigio con raffreddamento ad aria. La Holmes rimane in vita per soli sei anni nei quali riesce ad avere un inaspettato successo tanto da conquistarsi il ruolo di una tra le Casa più accreditate a far concorrenza alla ben più forte e famosa Franklin. La Casa di Canton, infatti, si specializza nella progettazione di vetture a sei cilindri raffreddate ad aria, gli stessi propulsori in cui è specialista la Franklin. Ben presto la Holmes riesce a produrre e a vendere ben 500 automobili l'anno. Queste auto si distinguono più per la qualità meccanica che estetica. Intorno ai primi anni Venti l'azienda statunitense decide di allargare la gamma con l'introduzione di nuove versioni.
Oltre alle consuete sei cilindri, nel 1922 vengono introdotte anche delle automobili equipaggiate con un motore a quattro cilindri. L'operazione non è redditizia, anzi mette in serie difficoltà economiche l'azienda. La Holmes nonostante gli sforzi riesce a sopravvivere soltanto per altri due anni. La società dichiara bancarotta a maggio del 1923.
Con lo stesso marchio c'è da ricordare anche un'altra piccola Casa americana in attività per appena un anno (1906-1907). Nasce nell'East Boston e produce una piccola vettura elettrica a due posti dotata di un motore a due cilindri.

Holsman

Chicago
Stati Uniti
1902 - 1909

Una tra le prime Holsman del 1904. Le vetture prodotte della Casa statunitense si ispirano chiaramente alle carrozze

La Holsman Automobile Company nasce a Chicago nel 1902 per volere di Henry Holsman, lui stesso progettista dei veicoli.
La Casa statunitense è specializzata nella produzione di buggy che raccolgono un buon successo negli Stati Uniti tanto che alcuni esemplari vengono commercializzati anche all'estero in modo particolare in India e in Australia. Le vetture Holsman s'ispirano prettamente alle carrozze e, quindi, si distinguono per le ruote alte e prive di pneumatici e la meccanica rudimentale. Queste auto sono equipaggiate con motori a due o quattro cilindri raffreddati ad aria che sviluppano una potenza che va dai 10 ai 26 Cv.
La trasmissione viene più volte modificata: prima è a fune poi a cavo d'acciao e infine nel 1909 viene introdotta quella a cinghe in cuoio. Lo stesso anno la Holsman decide di cambiare attività e dedicarsi alla costruzione di vere e proprie vetture convenzionali. Anche la ragione sociale muta e si trasforma in International Harvester.

Indice

Guida alla consultazione 6
Auto d'autore 8

Fiat 10
Barchetta 130
Bravo 148
Bravo/Brava 131
Brevetti 38
Campagnola 83
Cinquecento 125
Croma 121
Coupé 128
Dino 102
Duna/Elba 122
Doblò 138
Grande Punto 144
Idea 142
Linea 152
Marea 133
Multipla 136
Nuova Croma 143
Nuova Panda 140
Nuova 500 92
Nuova 1100 86
Palio/Siena 132
Panda 116
Punto 126
Qubo 153
Regata 120
Ritmo 114
Sedici 146
Seicento - 600 134
Stilo 139
Tempra 124
Tipo 123
Tipo 1-2 45
Tipo 3 46
Tipo 4 47
Tipo 5 48
Tipo 6 49
Turbina 87
Ulysse 129
Uno 118
Zero 50
1 Fiacre 42
1 T Taxi 56
3 1/2 HP 30
6-8 HP 32
8V 84
10 HP 33
12 HP 34
24 HP 36
28-40 HP 39
35-45 HP 40
20-30 HP 41
50 HP 44
60 HP 37
70 51
124 100
125 104
126 111
127 108
128 106
130 105
131 112
132/Argenta 110
500 Topolino 76
500 150
501 52
502 59
503 62
505 54
507 63
508 Balilla 71
509 60
510 55
512 64
514 67
515 68
518 Ardita 73
519 58
520 Super Fiat 57
520/521 65
522 69
524 70
525 66
527 Ardita 74
600 Multipla 90
600 88
850 98
1100 79
1200 Granluce 91
1300/1500 96
1400 81
1500 75
1500/1600 S 95
1800/2100 94
1900 85
2300/2300 S 97
2800 78
Fides 154
Fisher 154
Fisker 155
Flag 155
Florentia 155
Fm 156
Fn 156
Fnm 157
Fod 157
Ford 158
Anglia 186
Capri 201
C-Max 217
Consul 315 194
Cortina 195
Cougar 213
Edge 222
Escape 216
Escort 198
Explorer 207
Fairlane 192
Falcon 193
Fiesta 202
Focus 214
Galaxy 210

GT 218
Model A 181
Model B 174
Model C 175
Model N 177
Model K 176
Model T 178
Mondeo 208
Mustang 196
Popular 189
Quadricycle 172
Sierra 204
Scorpio 205
S-Max 220
Taunus 184
Taurus 206
Thunderbird 190
Tipo A 173
Torino 200
Ka 211
Kuga 223
Zephyr 188
V8 182
Fox 224
Framo 224
Franay 225
Françon 225
Franklin 226
Type B 228
Frazer Nash 229
Freia 229
Frisky 230
Frontmobile 230
Fso 231
Warszawa 232
Polonez 233
Fuldamobil 234
Furore 234
Gaggenau 237
Galloway 237
G.A.R. 238
Gardner 238
Gas-au-lec 238
Gaz 239
GD 239
Geely 240
CK 241
FC 242
MK 243
General Motors 244
Georges Irat 258
Germain 258
Giannini 259
500 TV 260
Gibbons 261
Gilbern 261
Gillet 262
Gillet-Forest 262
Ginetta 263
Gladiator 263
Glas 264
Goggomobil 265
1500/1700 266
Gläser 267
Glassic 267
Glide 267
GMC 268
G.N. 268
Gobron-Brillié 269
Goliath 269
Gordini 270
R8 Gordini 271
Gordon-Keeble 272
Gorham 272
Gräf & Stift 273
Grahame-White 273
Graham Paige 274
Gray 274
Gray-Dort 274
Great Wall 275
Hover 277
Grégoire 278
Grinnall 278
Grout 278
Grummer 279
GTM 279
Gumpert 279
Guyot Speciale 280
G.W.K. 280
Gwynne 280
Hafei 282
H.A.G. 282
Hammel 282
Hammonia 283
Hampton 283
Hanomag 284
Hansa 284
Hansa-Lloyd 285
Hartnett 285
Hatfield 285
Hauser 286
Hawk Cars 286
Haynes 286
H.C.S. 287
H.E. 287
Healey 288
Elliott 290
Nash Healey 291
Heim 292
Heine Velox 292
Helbé 292
Helvetia 293
Hermes 293
Heron 293
Hillman 294
Minx 295
Imp 296
Hindustan 297
Ambassador 298
Hino 299
Hispano Suiza 300
H6B 303
12 V 304
Hoffman 305
Holden 306
Monaro 308
Holmes 309
Holsman 309

Pubblicazione settimanale da vendersi esclusivamente
in abbinamento a la Repubblica oppure a L'espresso.
Supplemento al numero in edicola.
Euro 12,90 + il prezzo di Repubblica oppure de L'espresso